Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

Всесоюзная Коммунистическая Партия (больш.).

ПРАВДА

Орган Центрального Комитета и МК ВКП(б).

№ 170 (7136) | 22 июня 1937 г., вторник | ЦЕНА 10 КОП.

Вся страна горячо приветствует сталинских питомцев — Чкалова, Байдукова, Белякова и поздравляет их с успешным завершением геройского беспосадочного перелета.

ГОРДОСТЬ НАШЕЙ РОДИНЫ

С честью выполнено задание партии, с честью пройден Сталинский маршрут! Сыны великого народа, гордые соколы страны Советов — летчики Чкалов, Байдуков и Беляков совершили отважный, поражающий *своим бесстрашием и умением* мастерский прыжок из Москвы в Соединенные Штаты Америки. Завершив блестяще величайший в истории перелет, пройдя 12 тысяч километров воздушного пути, победив самую суровую и трудную часть земного шара, смелые летчики открыли новую эру покорения человеком природы. Они еще и еще раз показали миру, какие неиссякаемые источники ярчайших талантов имеются в нашем народе.

Ликующей радостью, национальной гордостью наполнены наши сердца, любовь и восхищение трудящихся всего Советского Союза вызывают отважные и мужественные летчики, не знающие преград в деле достижения поставленной цели. Славные буревестники, они летели по маршруту, начертанному сталинской рукой. Волнующе звучит помещенный вчера в «Правде» рассказ Г. Байдукова о беседе товарища Сталина, руководителей партии и правительства с летчиками 25 мая в Кремле. С какою тщательностью и любовной заботой о людях обсуждался до мельчайших деталей план замечательного перелета!

Лететь по Сталинскому маршруту — это означало стремительное, неуклонное движение вперед и только вперед, навстречу трудностям, которые побеждались во имя и во славу родины. Они боролись с циклонами и обледенением, они летели над полюсом неприступности, вырываясь из мертвых ледяных об'ятий Арктики, пробиваясь сквозь тысячи препятствий к намеченной цели. И они достигли ее!

Да, поистине нужно иметь крепчайшее сердце, ясную, умную голову, большевистскую отвагу, чтобы совершить такой беспримерный в истории геройский беспосадочный перелет. Неразлучная тройка — Чкалов, Байдуков и Беляков — всем этим обладает. Они воспитаны партией Ленина—Сталина, они созданы из того великолепного человеческого материала, которым так богата наша страна.

Благотворное влияние революции, живительные силы социалистического строя сказываются у нас во всем. В приобщении миллионов людей к творческому труду, в росте их сознательности, в возрастающей мощи нашего государства, которое являет миру истинные образцы человеческого дерзания в борьбе с природой.

Подвиг советских летчиков заставил капиталистический мир говорить с уважением о силе и могуществе нашей родины. Каковы Герои Советского Союза, таков и народ, выдвинувший их из своей среды. Каков замечательный самолет с безотказно действовавшим мотором, такова и авиационная культура этого народа, непрерывно совершенствующего свою технику. «Это дело храбрости, мастерства, физической выносливости, — пишет «Дейли экспресс» о беспримерном перелете трех героев. — Это ставит советскую авиацию на то место, куда добрались советские летчики, на самое высокое место земного шара».

Родина окрылила трех героев и, вооружив их первоклассной техникой, послала в далекий полет по неизведанной трассе. Они оправдали доверие партии, показав себя достойными сынами народа. Шестьдесят три часа двадцать пять минут продолжался грандиозный перелет из Москвы в Соединенные Штаты Америки. Во все эти шестьдесят три часа двадцать пять минут страна с огромным, напряженным вниманием следила за стремительным полетом краснокрылой птицы. В этих шестидесяти трех часах двадцати пяти минутах перелета воплощена героическая воздушная эпопея, воплощена наша гордость, наша слава.

Слово большевиков никогда не расходится с делом. И если большевики что-либо задумали, то это уже наверняка будет выполнено. Задумано и осуществлено было завоевание Северного полюса. Задуман и осуществлен был блестящий перелет из одного полушария в другое по труднейшей, неизведанной трассе. Размах подготовительных работ к полету, прекрасное сочетание высокого летного искусства у наших летчиков с надежной, технически совершенной материальной частью—свидетельство *возмужалости, культурной и технической* зрелости советского государства.

Все в порядке! Выдержал экзамен экипаж машины. Выдержали экзамен создатели самолета «АНТ-25». Выдержали экзамен творцы надежного мотора. Выдержали экзамен инженеры, метеорологи, связисты, готовившие самолет к беспосадочному рейсу. Выдержала экзамен страна, пославшая трех героев в исторический перелет.

И там, на больших высотах, летчики чувствовали великую, неиссякаемую силу, ласку и заботу своей родины. В самые трудные моменты перелета они вспоминали партию, Сталина, мысли их были обращены к далекой родине, и это, по их словам, во многом помогало им драться с препятствиями и побеждать.

Пролетев над Северным полюсом, они тотчас поделились своею радостью с товарищем Сталиным. И когда они завершили перелет в Америку, первые их слова приветствия были обращены к руководителям партии и правительства, к товарищу Сталину—отцу, учителю, другу, чье имя вдохновляет миллионы трудящихся на борьбу за счастливую жизнь.

В *буржуазном мире* героизм неотделим от денег. Там говорят не о героях, а о прибыльности героизма.

Иные стимулы у героев нашей страны, иным воздухом дышат люди сталинской эпохи, жизнь которых неотрывна от жизни партии и народа. «Мы летели не для личной славы», — заявили мужественные летчики. И это стало формулой героизма высокого дыхания, героизма сталинской эпохи. «Экипаж здоров и готов к новым заданиям своего правительства», — так говорят верные сыны народа, совершившие блестящий перелет, подлинные большевики, вся жизнь которых проникнута творческим горением и неукротимым стремлением двигаться вперед.

Крепчайшими узами братской любви и дружбы связаны люди нашей родины. В этом и состоит одно из главных завоеваний Великой пролетарской революции — в единстве взглядов, дружбе и сплоченности народов. Вот почему такое могучее, радостное ответное эхо, такой большой под'ем вызвало в стране сообщение о благополучном завершении исторического перелета.

Любовь и преданность родине, ненависть к врагам революции — вот чувства, которыми живет наш народ. И эти чувства делают тысячи людей героями во всех областях нашей жизни, двигают их поступками, воодушевляют на новые подвиги. Растут ряды Героев Советского Союза. Новые и новые герои, воспитанные большевистской партией, питомцы Красной Армии, крепят мужество, славу и честь родины.

Смелость и отвага—неот'емлемые качества Героя Советского Союза. Советский летчик — это партийный или непартийный большевик, до конца верный партии *Ленина — Сталина, своей родине.*

Пройдут годы, десятилетия пройдут, и наши потомки, оглядываясь на пройденный путь, с теплотой и благодарностью вспомнят о героизме и отваге советских летчиков — носителей культуры и цивилизации, совершивших величайший скачок — из Москвы в Соединенные Штаты Америки, открывших новую эпоху в истории мировой авиации.

ПОДПИСАНИЕ СОГЛАШЕНИЯ МЕЖДУ СССР И ЛАТВИЕЙ

21 июня в НКИД состоялось подписание Протокола между Союзом Советских Социалистических Республик и Латвийской Республикой об изменении статей 2 и 4 Хозяйственного Соглашения и пункта 3 Заключительного Протокола к нему, подписанных Союзом ССР и Латвией 4 декабря 1933 г.

Со стороны Союза ССР означенный протокол подписал Заместитель Народного Комиссара Иностранных Дел тов. Потемкин В. П., а *со стороны Латвийской Республики* — находящийся в Москве Министр Иностранных дел г. Мунтерс.

При подписании Протокола присутствовали: Полномочный Представитель СССР в Латвии т. Бродовский, Директор Юридического Департамента Латвийского Министерства Иностранных Дел г. Кампэ, и. о. Заведующего Первым Западным Отделом НКИД тов. Фехнер, и. о. Заведующего Правовым Отделом НКИД тов. Плоткин и Заведующий Экономической Частью НКИД т. *Розенблюм.* (ТАСС).

Телеграмма тт. Чкалова, Байдукова и Белякова

Москва, редакция «Правды»

ВАНКУВЕР, 21 июня. Все чувства и мысли сейчас — о нашей родине. Перелет из СССР в Америку через полюс закончен в городе Портланде (аэродром Ванкувер). Путь был нелегкий. Над Баренцовым морем набрали высоту 2.500 метров, а у Земли Франца-Иосифа — 4.000 метров. В дальнейшем ниже 4.000 метров спускались только для отдыха. Местами высота доходила до 6.000 метров.

Самолет обледеневал три раза, из них один раз — угрожающе. Антиобледенитель на винте работал отлично. Имея сведения, что Новая Земля закрыта циклоном, пошли из Москвы прямо на север. На широте 72° стали обходить мощную облачность, уклоняясь к востоку. Вышли к острову Лунджи (земля Франца-Иосифа), который был виден. Далее к востоку путь был закрыт. Большую часть пути шли над облачностью. В районе полюса было ясно. Перед нами расстилался прекрасный арктический пейзаж белого ледяного поля с трещинами и торосами.

В районе островов снова облачность достигла высоты 6.000 метров. Пробились вниз, оказались над островом Мелвиля. Далее через землю Бэнкса вышли на маршрут и до Большого Медвежьего озера шли при ясной погоде. У реки Мекензи встретили облачность грозового характера. Стали обходить к западу. В результате — вышли к Тихому океану севернее Жюно. Дальше летели вдоль побережья и провели в воздухе ночь. Сели в Портланде при плохой погоде и дожде. Пользовались радиомаяками.

В. ЧКАЛОВ, Г. БАЙДУКОВ, А. БЕЛЯКОВ.

Москва

Т.т. Сталину, Молотову, Ворошилову, Кагановичу, Калинину, Жданову, Ежову, Микояну, Андрееву.

Из Портланда, 21.VI.37 г.

Безмерно счастливы, получив ваше приветствие, и рады вместе с вами и своим народом очередной победе советской авиации. Сталинский маршрут продлен. Задание своего правительства мы выполнили, несмотря на исключительно сложные затруднения, связанные с полетом.

Исключительная настойчивость у нас выработана большевистской партией и вождем народов т. Сталиным.

Сердечное спасибо за крепкое большевистское воспитание, которое способствовало очередной победе.

Крепко жмем ваши руки и еще раз благодарим т. Сталина за внимание и отеческую заботу о нашем экипаже.

Тебя, т. Сталин, мы вспоминали вместе всегда и особенно в трудные минуты, и это во многом помогало нам драться с препятствиями и побеждать.

Экипаж здоров и готов к новым заданиям своего правительства. Желаем вам также здоровья, новых успехов.

ЧКАЛОВ, БАЙДУКОВ, БЕЛЯКОВ.

СООБЩЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВЕННОЙ КОМИССИИ ПО ОРГАНИЗАЦИИ БЕСПОСАДОЧНОГО ПЕРЕЛЕТА МОСКВА—СЕВЕРНЫЙ ПОЛЮС—СЕВЕРНАЯ АМЕРИКА

Задание товарища Сталина, Правительства СССР выполнено: беспримерный в истории беспосадочный перелет Москва — Северный полюс — Северная Америка завершен. Осуществилась мечта человечества.

Героический экипаж самолета «АНТ-25» в составе Героев Советского Союза т.т. Чкалова, Байдукова и Белякова, вылетев 18-го июня с. г. в 4 часа 05 минут по московскому времени со Щелковского аэродрома (близ Москвы), пролетел по следующему маршруту:

Москва — Онега — Белое море — Кольский полуостров — Баренцово море—Земля Франца-Иосифа — Северный полюс — Ледовитый океан (полюс неприступности)— остров Патрика — мыс Пирс Пойнт (Северное побережье Канады) — пересек Канаду (форт Симпсон, штат Альберта, Британская Колумбия). Экипаж принял решение пересечь здесь Скалистые горы и вышел на побережье Тихого океана; прошел до залива Тилламук (штат Орегон), вышел на территорию США и 20 июня в 19 час. 30 мин. по московскому времени совершил посадку на аэродроме Баракс, близ Портланда (штат Вашингтон).

Самолет был в воздухе 63 часа 25 мин: За это время пройдено свыше 10 тыс. километров земного пути и 12 тыс. километров воздушного пути. Самолет прошел над океанами и льдами 5.900 клм. Высота полета в большей части пути, из-за облачности и плохого состояния погоды, была 4.000 метров и выше.

Самолет вылетел со Щелковского аэродрома при хорошей погоде, державшейся до г. Онеги. Здесь самолет встретил грозовой и дождевой фронт и прошел его слепым полетом. До широты 72° полет шел выше облаков. На широте в 72° экипаж встретил циклон и решил обходить его с востока. Обход продолжался до Земли Франца-Иосифа, однако, циклон обойти не представилось возможным, и экипаж про*бился через него слепым полетом* на высоте 4.080 метров. Из циклона самолет вышел лишь за Северным полюсом. В дальнейшем до реки Мекензи погода была удовлетворительной. На реке Мекензи экипажу, пришлось еще раз проходить через циклон. Перевалив на большой высоте через хребет Скалистых гор и выйдя на побережье Тихого океана, самолет попал в район штормовой погоды с сильными встречными ветрами.

Исключительное искусство, большевистскую отвагу и мужество проявил прекрасный экипаж, выполнив поистине блестяще величайший в истории перелет, покорив самую суровую, труднейшую часть земного шара, открыв новую эру покорения человеком природы.

Правительственная Комиссия по организации беспосадочного перелета.

Беседа с тов. Чкаловым

(По телеграфу от специального корреспондента «Правды»)

ВАШИНГТОН, 21 июня. Вся Америка слушала вчера голос Чкалова. По самым скромным подсчетам, радиоаудитория США составляет в среднем 10 миллионов человек, когда крупнейшая американская радиокомпания «Нэшэнель бродкастинг» включает в вечерние часы всю свою радиосеть. Не будет преувеличением сказать, что вчера, когда передавалось радиоинтервью с Чкаловым, Байдуковым и Беляковым из квартиры генерала Маршаля (начальника гарнизона Ванкувера, который немедленно по прилете Чкалова на местный аэродром обеспечил летчиков у себя на квартире всеми удобствами и отдыхом), не менее 12 миллионов американцев слушали в течение 15 минут беседу представителя названной компании с героями через тов. Трояновского, переводившего с английского языка на русский и обратно и выразившего по радио благодарность американским органам, содействовавшим обслуживанию перелета.

После теплых приветственных слов по адресу летчиков, которые были представлены миллионам радиослушателей, последовал следующий разговор, который передаем по стенограмме:

Вопрос: Какова была цель вашего полета?

Чкалов: Мы поставили себе целью доказать осуществимость непосредственной воздушной связи между СССР и США через Северный полюс по кратчайшей прямой.

Вопрос: Думаете ли, что по той же трассе возможна организация в будущем регулярного воздушного сообщения?

Чкалов: Безусловно. Я думаю, что подобный проект вполне осуществим и что в ближайшем будущем будет осуществлен, если на эту *линию* будут поставлены самолеты с достаточным потолком — порядка семи до десяти тысяч метров — и с достаточной скоростью.

Вопрос: На какой средней высоте вы летели?

Чкалов: От 4 до 5 тысяч метров, иногда свыше 6 тысяч.

Вопрос: Могли бы вы долететь до Окланда, если бы погода вам позволила? (По сообщению из Ванкувера, в момент посадки видимость не превышала 2 километров, в других местах маршрута, дальше к югу, *видимость равнялась нулю, облака целиком* заволокли горную местность, и только в районе Сан-Франциско было ясно).

Чкалов: Мы могли бы лететь и дальше, не только до Сан-Франциско, но и до Лос-Анжелоса. Нашей основной целью было, однако, достижение территории Соединенных Штатов и благополучная посадка на одном из американских аэродромов.

Вопрос: Каковы были условия погоды во время перелета?

Чкалов: Наилучшие условия были над Баренцовым морем, в районе Земли Франца-Иосифа, отчасти над самым полюсом (в этом районе героям приходилось, в частности, разогревать замерзавшую питьевую воду), далее—в районе острова Патрика.

Вопрос: Как вы питались в пути?

Чкалов: У нас был трехдневный запас—преимущественно фрукты, овощи, бутерброды, кроме того, аварийный запас в концентрированной форме на месяц.

Вопрос: Как обстояло дело с радиосвязью?

Чкалов: Радиосвязь была удовлетворительной за исключением участка, начи*ная от острова Патрика.* (Чкалов с присущей советскому герою скромностью не упоминает, что фактически по трассе перелета начиная с Патрика и вплоть до Ванкувера самолет, повидимому в виду влияния магнитного полюса, в течение 22 часов не имел возможности получать метеорологические сводки и ориентироваться по радиостанциям).

Вопрос: Перелет подобного невиданного размаха, несомненно, требовал длительной подготовки. Сколько времени она отняла?

Чкалов: Мы начали готовиться 25 мая.

Вопрос: Каковы сейчас ваши планы?

Чкалов: Мы собираемся немного осмотреть Соединенные Штаты, города, некоторые заводы, ознакомиться с вашими техническими достижениями.

Радиодиктор благодарит героев и полпреда за готовность рассказать об историческом перелете, после чего к микрофону подходит генерал Маршаль и заявляет:

«Посадка героев на нашем аэродроме была для меня полной неожиданностью. Как только механик аэродрома Спенсер узнал, что самолет собирается итти на посадку у нас, я принял нужные меры и сразу выехал на аэродром, где Чкалов совершил блестящую посадку, несмотря на отвратительную видимость. Я дал возможность героическим летчикам отдохнуть, помыться, позавтракать и переодеться из тяжелой полярной одежды в более легкую. Я польщен выпавшей на мою долю честью принять в своем доме этих отважных джентльменов».

Диктор зачитал также приветствия Рузвельта, Халла, вождей партии и правительства СССР во главе с товарищем Сталиным.

Р. ДЖОНСОН.



Командир самолета «АНТ-25» тов. Чкалов (справа), летчик тов. Байдуков и штурман тов. Беляков (сидит) у карты Северной Америки.

Фото М. Калашникова.

О ПРИСВОЕНИИ ЗВАНИЯ ГЕРОЯ СОВЕТСКОГО СОЮЗА КОМАНДИРАМ РАБОЧЕ-КРЕСТЬЯНСКОЙ КРАСНОЙ АРМИИ.

Постановление Центрального Исполнительного Комитета СССР

Центральный Исполнительный Комитет СССР постановляет:

За образцовое выполнение специальных заданий Правительства по укреплению оборонной мощи Советского Союза и проявленный в этом деле героизм присвоить звание *Героя Советского Союза* со вручением ордена Ленина:

1. Комкору **Смушкевичу** Якову Владимировичу,
2. Комкору **Павлову** Дмитрию Григорьевичу,
3. Комдиву **Петрову** Михаилу Петровичу,
4. Полковнику **Копец** Ивану Ивановичу,
5. Майору **Проскурову** Ивану Иосифовичу.

Председатель Центрального Исполнительного Комитета СССР **М. КАЛИНИН.**

Секретарь Центрального Исполнительного Комитета СССР **И. АКУЛОВ.**

Москва, Кремль. 21 июня 1937 г.

О НАГРАЖДЕНИИ КОМАНДИРОВ, ПОЛИТРАБОТНИКОВ, ИНЖЕНЕРОВ И ТЕХНИКОВ РАБОЧЕ-КРЕСТЬЯНСКОЙ КРАСНОЙ АРМИИ.

Постановление Центрального Исполнительного Комитета СССР

За выдающиеся успехи в боевой, политической и технической подготовке соединений, частей и подразделений Рабоче-Крестьянской Красной Армии Центральный Исполнительный Комитет СССР постановляет наградить командиров, политработников, инженеров и техников:

ОРДЕНОМ ЛЕНИНА

1. Комдива **Штерн Г. М.**
2. Дивизионного комиссара **Гальцева И. С.**
3. Полковника **Помощникова А. И.**
4. Майора **Галиц И. И.**

ОРДЕНОМ КРАСНОЕ ЗНАМЯ

1. Комкора **Воронова Н. Н.**
2. Комдива **Гусева К. М.**
3. Комбрига **Колпакчи В. Я.**
4. Бригадного комиссара **Туманяна Г. Л.**
5. Полковника **Фомина А. П.**
6. Капитана 2 ранга **Кузнецова Н. Г.**
7. Майора **Яковлева А. С.**
8. Майора **Циндзеневского П. Я.**
9. Майора **Мансурова Х. Д.**
10. Майора **Сальникова Ф. А.**
11. Майора **Урбана И. Ф.**
12. Капитана **Харьковского М. А.**
13. Капитана **Зощенко В. М.**
14. Ст. лейтенанта **Нелло И. Р.**
15. Ст. лейтенанта **Давыдова-Лучицкого В. В.**
16. Ст. лейтенанта **Богдашевского Ю. Г.**
17. Ст. лейтенанта **Бзырина В. А.**
18. Ст. лейтенанта **Войновского А. Ф.**
19. Ст. лейтенанта **Коротнова М. Ф.**
20. Ст. лейтенанта **Мальцева И. А.**
21. Ст. лейтенанта **Трушина И. А.**
22. Лейтенанта **Бинц О. Ф.**
23. Лейтенанта **Родимцева А. И.**
24. Лейтенанта **Гурьева Н. П.**
25. Лейтенанта **Антоненко М. В.**
26. Лейтенанта **Елкина Е. В.**
27. Лейтенанта **Желтякова И. В.**
28. Лейтенанта **Семенова И. А.**
29. Лейтенанта **Самарукова В. Г.**
30. Лейтенанта **Овсянкина Г. Г.**
31. Лейтенанта **Антонова Н. Д.**
32. Лейтенанта **Абрамовича А. Г.**
33. Лейтенанта **Селюнина М. В.**
34. Лейтенанта **Гапоненкова Б. А.**
35. Лейтенанта **Глазьева И. Д.**
36. Лейтенанта **Троицкого В. В.**
37. Лейтенанта **Сергеева Г. С.**
38. Лейтенанта **Липина П. И.**
39. Лейтенанта **Алябьева Т. С.**
40. Воентехника 2 ранга **Рогова В. М.**
41. Воентехника 2 ранга **Семененко И. Д.**
42. Мл. командира **Шматкова Д. И.**
43. Мл. командира **Валентионок И. М.**
44. Мл. командира **Кодина И. П.**
45. Мл. командира **Кечанова Ф. П.**
46. Мл. командира **Бороздова П. К.**
47. Мл. командира **Попова П. Г.**
48. Мл. командира **Корякина К. Т.**
49. Мл. командира **Воробьева И. А.**
50. Мл. командира **Легашенко И. В.**
51. Мл. командира **Грищенко А. В.**
52. Мл. командира **Пархоменко Ф. Д.**
53. Мл. командира **Винокурова И. И.**
54. Мл. командира **Татур А. П.**
55. Мл. командира **Лаврова А. В.**
56. Мл. командира **Колосова К. А.**
57. Мл. командира **Аронова А. В.**
58. Мл. командира **Лобозова В. А.**
59. Красноармейца **Щербакова И. Ф.**
60. Красноармейца **Павлова Ф. А.**

ОРДЕНОМ КРАСНАЯ ЗВЕЗДА

1. Полковника **Пигеля И. Г.**
2. Капитана **Ярмина И. О.**
3. Военинженера 3 ранга **Савченко А. С.**
4. Военинженера 3 ранга **Реброва Ф. Н.**
5. Воентехника 2 ранга **Комова В. И.**
6. Воентехника 2 ранга **Аплесина Г. А.**
7. Воентехника 2 ранга **Замосковного В. М.**
8. Воентехника 2 ранга **Усачева Н. В.**
9. Воентехника 2 ранга **Рыбникова В. И.**
10. Воентехника 2 ранга **Данильченко М. М.**
11. Воентехника 2 ранга **Вострикова В. Н.**
12. Воентехника 2 ранга **Рыцарева А. И.**
13. Воентехника 2 ранга **Мацие И. Г.**
14. Воентехника 2 ранга **Шестерникова И. И.**
15. Воентехника 2 ранга **Лысенко С. Т.**
16. Воентехника 2 ранга **Кравченко А. П.**
17. Воентехника 2 ранга **Новак В. В.**
18. Воентехника 2 ранга **Маричева П. А.**
19. Воентехника 2 ранга **Волкова П. Г.**
20. Воентехника 2 ранга **Синицына Б. Я.**
21. Воентехника 2 ранга **Орлова Ф. П.**
22. Воентехника 2 ранга **Павлюченко М. И.**
23. Мл. командира **Мерцалова К. Г.**
24. Мл. командира **Сорокина А. А.**
25. Мл. командира **Стеренок И. П.**
26. Мл. командира **Тюрина В. И.**

Председатель Центрального Исполнительного Комитета СССР **М. КАЛИНИН.**

Секретарь Центрального Исполнительного Комитета СССР **И. АКУЛОВ.**

Москва, Кремль. 21 июня 1937 г.

СОЕДИНЕННЫЕ ШТАТЫ АМЕРИКИ. ГОРОД ПОРТЛАНД.

ЭКИПАЖУ САМОЛЕТА «АНТ-25»

Чкалову, Байдукову, Белякову

Ваш несравненный по отваге и искусству беспосадочный перелет Москва—Северный полюс—США встречается с энтузиазмом и глубоким восхищением трудящихся всего мира. Эта блестящая победа, демонстрирующая мощь Советского Союза и величие партии Ленина—Сталина, воспитавшей таких мужественных летчиков, неустрашимых покорителей неизведанных воздушных пространств, воодушевит миллионы борцов на еще более решительную борьбу против темных сил реакции и фашизма и захватнических войн, против злодейской фашистской интервенции в Испании, еще больше укрепит веру трудящихся в окончательную победу. Ваш перелет показывает миру, какие блестящие возможности победы человека над природой дает социалистический строй.

Братский привет, дорогие товарищи!

От имени Коммунистического Интернационала

ДИМИТРОВ, ЭРКОЛИ, МАНУИЛЬСКИЙ, МАРТИ, ПИК, КУУСИНЕН, ГОТВАЛЬД, ФЛОРИН, МОСКВИН М. А., ВАН МИН.

(ТАСС).

Экипажу самолета «АНТ-25»

Горячо поздравляем вас с блестящей победой. Гордимся доблестью, геройством и беспримерным мужеством отважных сынов нашей социалистической родины, воспитанных партией Ленина—Сталина.

Большевики и трудящиеся Москвы и Московской области шлют вам—сталинским питомцам пламенный привет и восхищаются победой — геройским беспосадочным перелетом Москва — Северный полюс—Соединенные Штаты Америки, открывшим новую главу в истории авиации.

Да здравствуют славные сыны великого советского народа — Чкалов, Байдуков, Беляков!

Да здравствует великий Сталин—вдохновитель и организатор всемирно-исторических побед социализма!

МОСКОВСКИЙ ОБЛАСТНОЙ и ГОРОДСКОЙ КОМИТЕТЫ ВКП(б).

Восхищены и гордимся бесстрашным перелетом

Центральный Комитет коммунистической партии (большевиков) Украины и правительство Советской Украины от имени всех трудящихся Украины шлют горячий братский привет отважным сынам нашей родины. Восхищены и гордимся вашим бесстрашным перелетом Москва—Северный полюс — Соединенные Штаты Америки. Вы еще раз продемонстрировали, что нет таких крепостей, которых не могли бы взять большевики.

Слава отважным сынам нашей великой родины! Слава великому Сталину, воспитавшему отважных, бесстрашных соколов!

ЦЕНТРАЛЬНЫЙ КОМИТЕТ КОММУНИСТИЧЕСКОЙ ПАРТИИ (большевиков) УКРАИНЫ.
СОВЕТ НАРОДНЫХ КОМИССАРОВ УКРАИНСКОЙ ССР.

ВАШИНГТОН, ПОЛПРЕДУ СССР

ДЛЯ ЧКАЛОВА, БАЙДУКОВА, БЕЛЯКОВА

Примите и от меня горячее поздравление с совершенным подвигом. Вами по праву гордится наша партия и советская страна, но может гордиться все человечество. В момент, когда изобретение человеческого духа — авиация используется некоторыми странами, считающими себя европейскими, для уничтожения городов, деревень, убийства мужчин, женщин и детей в целях навязывания народу другой европейской страны чуждых ему режима и идеологии, ваше геройское достижение показывает, в какую сторону направлены мысли и усилия миролюбивых народов Советского Союза. Я сверх того рад, что, соединив воздушной линией через полюс оба полушария и проложив новую дорогу из Союза в США, вы создали новую культурную связь и почву для ценного соревнования между народами Советского Союза и американским народом, который также может *гордиться своими блестящими достижениями* в области авиации и полярных исследований.

ЛИТВИНОВ.

Обмен письмами между т. Литвиновым и г. Гендерсоном в связи с перелетом Героев Советского Союза

На имя Народного Комиссара Иностранных Дел М. М. Литвинова вчера, 21 июня, поступило в связи с перелетом Героев Советского Союза письмо от г-на Гендерсона, поверенного в делах США в СССР, в котором говорится:

«Спешу через Вас передать советскому правительству и участникам этого делающего эпоху подвига сердечнейшее поздравление от правительства и народа Соединенных Штатов и от Посольства.

Опыт и смелость пилотов, продемонстрированная настойчивость и надежность самолета и организационная способность лиц, планировавших полет, вызвали восхищение всего американского народа».

В своем ответе т. Литвинов просит г-на Гендерсона передать правительству и народу Соединенных Штатов искреннюю благодарность за проявленные чувства. Отметив, что установление воздушной связи между нашими двумя странами создаст новое звено культурной связи между ними, тов. Литвинов просит г-на Гендерсона передать правительству США благодарность от советского правительства за весьма ценную помощь, оказанную летчикам американскими метеорологическими станциями и другими учреждениями, и за их содействие успеху перелета.

(ТАСС).

Георгий Байдуков

1

Это была книга летчика, написанная о самом себе. Она попалась Байдукову случайно. Страшная книга, она потрясла его. С тех пор он с нею не расставался.

То был рассказ о горестной судьбе Джимми Коллинза — американца, человека, который мечтал жить, чтобы летать выше всех и дальше всех, а вынужден был летать, чтобы жить и не подохнуть с голода.

Американец вставал со страниц книги во весь рост. Мертвый — он казался живым, незнакомый — близким. Он улыбался печальной улыбкой. Задумчиво курил трубку. Рассказывал о своих полетах, мечтах и неудачах. Странное дело, много схожего было в жизни американского и советского пилотов, а как не похоже сложились их судьбы!

Как и Коллинз, Байдуков вышел из самой гущи народной. Как и Коллинз, он пришел в авиацию с большой, сокровенной мечтой, родившейся у сибирских степных озер, на маленьких полустанках Большой Сибирской магистрали. Как и Коллинз, он стал летчиком-испытателем, человеком рискованной и благородной профессии. И у него, как и у Коллинза, были и смешные, и грустные, и «гробовые», и отчаянные истории в воздухе (воздух есть воздух, стихия!). И так же, как Коллинз, любил Георгий Байдуков после трудного летного дня дома, в тишине сумерек, сесть за письменный стол, вытащить из заветного ящика тетрадку, осторожно и нежно перелистать страницы, потом, чуть ссутулившись, начать писать.

Кропотливо описывал он пережитый день. Снова переживал его. Оторвавшись от тетради, задумчиво смотрел в окно и видел в нем синее вечернее небо, такое доступное, близкое, покорное и в то же время такое неожиданное, полное приключений и опасностей, — небо пилота.

Но они родились на разных материках. Они жили в разных мирах, — оттого и судьбы их, судьбы двух пилотов, сложились по-разному.

Джимми Коллинз, поставленный в неблагоприятные условия, погиб при испытательном полете, в который пошел с отчаянья, чтобы добыть хлеб семье. Перед роковым полетом он, горько усмехаясь, написал себе некролог:

«...Наконец, настало время, когда хлеб значил для меня больше, чем полет, и деньги стали для меня ценностью.

...А потом... Вниз. Вниз. Вниз. Ломаются крылья. Слишком хрупкие крылья!

Теперь я мертв...»

Так погиб Джимми Коллинз, пилот, чудесный парень.

Пилоту Георгию Байдукову вышла другая судьба. Он был сыном другого материка, другого мира. Мечта повела его в заоблачные высоты—и высоты сдались ему. Мечта распахнула перед ним далекие горизонты, и он ринулся в них, крылатый, молодой, уверенный. Он жил, чтобы летать, покорять воздушные просторы, служить небу родины, и люди на земле, и люди в воздухе говорили ему ласково и сердечно:

— Лети, Егор Байдуков, наш пилот. Лети выше, лети быстрее всех, лети дальше всех. С тобой — родина.

И Сталин заботливо справлялся о здоровьи Байдукова, о том, удобно ли летать на наших самолетах, безопасно ли, и приговаривал всякий раз:

— Летчик нам дороже машины.

Георгий Байдуков стал героем в стране героев. Со своими друзьями пролетел он по Сталинскому маршруту, удивляя мир и наполняя гордостью сердца людей нашей родины. И вот уже снова летит он с друзьями через Северный полюс, над льдами Арктики, в страну Джимми Коллинза.

2

«Егор, Егорушка» — так зовут его товарищи. «Наш Егорушка» — говорят на аэродромах. А Чкалов с грубоватой нежностью кличет его: «Байдук».

Внешний облик Егора Байдукова никак не похож на тот образ летчика-испытателя, каким рисует его воображение обывателя. Нет у Байдукова ни соколиного взгляда, ни гордой, этакой залихватской выправки, ни показной, барабанной смелости, ни позы, ни величественных жестов, ни огненных глаз. Он—скромный, тихий, работящий человек, немного сутуловатый, немного полысевший. Когда он одевается в штатское платье, в нем никто не подозревает летчика. Он очень доволен этим. Он добродушно посмеивается.

Но товарищи на аэродромах знали Георгия Байдукова как бесстрашного, опытного и очень спокойного пилота еще задолго до того, как прогремел он на весь мир своими удивительными полетами. И знали товарищи еще и другое: не сразу пришли к Байдукову спокойствие и выдержка. Не сразу сибирский беспризорник стал пилотом, а, став пилотом, не сразу, совсем не сразу, стал тем Байдуковым, каким знает его сейчас весь мир.

И история о том, как это случилось, — история о росте людей нашей страны.

Георгий родился в Сибири, на маленьком глухом раз'езде Тарышта, Омской железной дороги. Его детство было наполнено движением поездов, как детство других ребятишек бывает наполнено запахами леса, шумом больших городов или ласковым рокотом моря. Поезда проносились мимо в облаках пыли и снега. Ветер трепал Егоркины вихры. Он зачарованно глядел на быстро мелькающие колеса. Прекрасно движение, прекрасна скорость, прекрасен могучий ритм колес!

Однажды он вскочил на подножку товарного поезда, задержавшегося на полустанке, и уехал в жизнь. Ему было восемь лет. Он бросился в жизнь с размаху, как мальчишка бросается в реку, на волну — куда вынесет. Его понесло, закружило, перебрасывая с волны на волну. Его носило по всей Сибири. Великая железнодорожная магистраль стала рекой, по которой поплыл беспечный, юный, озорной пловец, с глазами, жадно открытыми для новых впечатлений. Он ночевал под вагонами, на задворках депо, мерз, терпеливо голодал. Из интернатов и школ, куда бывало попадал он, его выгоняли за озорство, «за буйный характер».

Наконец, его вынесло на самый гребень волны. Чех Владек научил его кровельному искусству. Кровля депо—это был невысокий потолок для будущего пилота, но он гордо поглядывал на людей, копошащихся внизу, на земле.

Он стал мастеровым человеком. Его послали учиться в Омск, в железнодорожную школу. Еще было не ясно, кем он станет. Смутные видения бродили в его голове; мерещились расплывчатые образы. И главное в них было — движение, ритм колес, скорость, порывы ветра, чувство пространства.

Эти неясные мечты привели его в летную школу. Первый самостоятельный полет решил его судьбу.

Первый полет! Это было похоже на то, как вскочил он однажды на подножку товарного вагона и с замиранием сердца устремился в неведомые пространства. Но теперь он сам, он один был хозяином пространства.

— Лечу! Лечу! Могу лететь!

Он почувствовал, как вырастают у него крылья. Ему хотелось озорничать, школьничать, бросать машину,—ведь она была покорна ему, она послушно подчинялась его капризам.

Озорство не оставляло Егора. Оно даже росло вместе с ощущением власти в воздухе. Он был парнем с Большой Магистрали, не привыкшим к дисциплине. «Губа», выговоры, наряды не действовали на него.

«Ладно! — думал он — только бы с машины не сняли. Только бы в воздух».

А в воздухе он сам был хозяином. Он удирал на сухопутной машине в море, бреющим полетом бросался на скалистый берег, рисковал, фокусничал. Но первая авария потрясла его. Расстроенный вылез он из-под обломков машины. Эту машину строили советские люди. Ее собирали по винтику, бережно и заботливо, а он из пустого озорства сломал ее. Вот она лежит грудой обломков, умная, дельная машина. Она не виновата, виноват он. Это он потерпел аварию. Но вышел он из нее другим человеком.

Скоро он стал истребителем. Он попал *в суровую школу Валерия Чкалова.*

«Если не угроблюсь, — записал он тогда в дневнике, — то наверняка выучусь».

Однажды Чкалов предложил Байдукову «подраться» в воздухе, показать бой истребителей на встречном курсе.

Они поднялись в небо и пошли друг на друга. Они неслись со страшной скоростью, словно в взаправдашной атаке. Ни тот, ни другой не хотели отступать. Все ближе и ближе сходились самолеты. И вдруг они оба полезли вверх. Их колеса сближались. Казалось, вот-вот они пожмут друг другу лапы. И только затем самолеты мельницами разошлись в разные стороны.

«Валерий сел через минуту после меня, — пишет Байдуков в своем дневнике. — Он был немного взволнован. Первым словом по моему адресу было:

— Дурак, так убьют тебя!

Я не понимал, почему я один дурак. Почему же он не дурак?»

Чкалов буркнул:

— У тебя такой же упрямый характер, как и у меня. Мы с тобой обязательно столкнемся, Байдук.

«Я понял чкаловскую тактику и решил, что на своих летчиках ее применять не следует. Лучше уж я оставлю ее для настоящей драки с настоящим врагом».

3

Теперь вся жизнь Георгия Байдукова была связана с советской авиацией. В ее судьбе была его судьба, в ее успехах — его успехи.

Свою маленькую дочку Эмму он прежде всего научил отличать на картинках самолет и поезд. Где бы ни увидела Эмма на картинке самолет, она тычет пальчиком и говорит:

— Самолет. Папа.

Она права: папа и самолет—это одно и то же. Трудно себе представить папу без самолета.

Георгий Байдуков стал тем спокойным, опытным, бесстрашным летчиком, каким знают его товарищи на аэродромах, каким *знает его теперь весь мир. Он стал* коммунистом. В воздухе и на земле он был сыном партии и великой родины.

Ему не пришлось хлебнуть из горькой чаши Джимми Коллинза. Страна заботилась о своих пилотах. Она бережно воспитывала их. *Казалось, она говорила:*

— Мечтай, дерзай, пробуй! Самые смелые твои мечты мы в состоянии поддержать великой мощью государства.

После перелета 1936 года Георгий Байдуков стал Героем Советского Союза. Но остался тем же человеком, что был: тихим, работящим, скромным, «нашим Егорушкой».

Снова по утрам приходил он на аэродром нести свою трудную службу летчика-испытателя. Поеживаясь от утреннего холодка, озабоченно глядел в небо. Потом выводил новую машину в воздух. Это были все тяжелые самолеты, такие, как и у Коллинза. Байдуков приглядывался к машине. Он об'езжал ее, как об'езжают молодого коня. Он изучал ее характер, поведение, повадки с опытностью испытателя и мудростью психолога. Он швырял ее, бросал в штопор, в пике, он истязал и ее и себя, — но в этом не было теперь и тени озорства. Байдуков испытывал машину, себя он испытал давно.

Так же скромно, бесшумно поставил он международный рекорд скорости на советском самолете. Так же скромно и дельно подготовился он вместе со своими товарищами к полету от материка к материку через Северный полюс.

4

... И вот они летят над полярными морями, над Северным полюсом, над льдами полюса неприступности, над Арктикой — в страну Джимми Коллинза. Они летят день, второй, третий... Под ними проплывают материки, исчезают в тумане острова и земли...

— Все в порядке,—радирует Георгий Байдуков. — Все в порядке.

Они летят — все в порядке. Они знают, что будут летать еще дальше, еще лучше. Все в порядке. Они смело глядят вперед. Они знают свою судьбу, судьбу нашей родины.

БОРИС ГОРБАТОВ.



Герой Советского Союза тов. Г. Ф. Байдуков.

Фото М. С. Наппельбаума.

Комкор И. Ф. ТКАЧЕВ

Начальник Главного управления Гражданского воздушного флота

СОВЕТСКАЯ ЭПОХА В ИСТОРИИ АВИАЦИИ

Внимание всего мира приковано к замечательным перелетам на далеком Севере, которые совершила наша славная советская авиация.

Возвращается в Москву воздушная эскадра завоевателей полюса, под руководством О. Ю. Шмидта блестяще выполнившая задание партии и правительства.

Завершен геройский беспосадочный перелет из столицы СССР через завоеванный большевиками полюс в далекую Америку.

Эти перелеты в сочетании с теми, которые в прошлом году были совершены Героями Советского Союза тт. Чкаловым, Леваневским и Молоковым и в этом году тов. Фарихом, вместе с мировыми рекордами, которые были поставлены нами за последние годы, дают право говорить не только об отдельных замечательных достижениях советской авиации, но и о новой советской эпохе в завоевании воздушной стихии, новой эпохе в истории авиации.

В связи с этим интересно проследить процесс технического развития авиации и ее завоеваний хотя бы за последние 15—20 лет.

В мировую войну авиация завоевала себе место, как средство борьбы, истребления людей, к которому прибегли почти все воюющие империалистические страны. Однако в то время авиация находилась на первой ступени развития, она, пожалуй, больше обозначила свои возможности, чем на самом деле проявила их.

Вплоть до 1923—1924 г. ведущую роль в создании новых конструкций самолетов и моторов сохраняла Франция. Пилоты этой страны были первыми в ряду завоевателей воздуха.

В 1920 г. рекорд скорости равнялся 275 километрам. Он был поставлен французскими летчиками. А в 1924 г. французский же летчик Бонэт поставил новый рекорд скорости — 448 км в час. По высоте и продолжительности полета французы также держали в своих руках рекорды вплоть до 1923 г.

Франция занимала ведущее положение в мировой авиации. Она достигла этого благодаря своим лучшим тогда в мире моторам Испано-Сюиза и Гном-Рон. В стране создалась целая плеяда выдающихся конструкторов — Блерио, Фарман и другие, которые высоко держали знамя творческой инженерной мысли, создавали замечательные для своей эпохи, лучшие в мире самолеты.

Успехи авиации были так очевидны, настолько ясно стало военное значение ее, что во всех передовых капиталистических странах начинается лихорадочная погоня за этой новой техникой. Авиационная промышленность переживает бурный рост в ряде стран, развертывается громадная работа по конструкции моторов, самолетов и всех агрегатов, обеспечивающих создание мощной скоростной грузопод'емной машины.

В 1919 г. были открыты воздушные линии Париж—Лилль, Париж—Брюссель и Париж—Лондон. Почти одновременно открываются первые линии в Америке и в Германии.

В 1919 г., когда авиация начала применяться, как средство транспорта, во всем мире насчитывалось всего 5.150 км почтовых и пассажирских линий. При чем за этот год все работающие на линиях самолеты налетали всего 1.645.400 километров.

В течение последующих лет мы наблюдаем быстрый рост сети воздушных линий. В 1925 г. во всем мире было уже 54.740 км воздушных линий и годовой налет достиг 29.947.700 км. Возникали воздушные пути преимущественно внутригосударственного значения и короткие линии международного характера.

Дальние перелеты в этот период были единичными. Трансконтинентальных путей еще не было, о них только мечтали. Технические возможности авиации были еще *достаточно ограничены.* Но чрезвычайно быстро росла техника не только во Франции. И в других странах создавалась мощная авиаиндустрия, росли кадры конструкторов.

В борьбе капиталистических стран за авиационное первенство Франция не смогла долго удержать свое техническое превосходство.

Начиная с 1926—1927 г. ведущее положение в области авиации переходит к Соединенным Штатам Америки.

21 мая 1927 г. американский летчик Линдберг на самолете Райан с мотором Райт совершил беспосадочный перелет через Атлантический океан из Нью-Йорка в Париж. Перелет не был простой удачей летчика. Он являлся результатом новой, более высокой ступени, достигнутой Америкой в области моторостроения и самолетостроения. Вслед за перелетом Линдберга начался новый резкий под'ем в истории развития авиации.

Увеличение скоростных показателей, *грузопод'емности, высотности,* увеличение мощности моторов, безотказность их работы в течение длительного времени, развертывание соответствующего наземного оборудования, обеспечивающего полет, — все это открыло новые возможности в применении авиации, позволило связать между собой самые отдаленные страны.

Еще в 1924 г. открылись воздушные линии Нью-Йорк — Сан-Франциско. В последующие годы Америка начала прокладывать воздушные пути через всю территорию своей страны. Меняется тип, раздвигаются пределы возможностей самолетов, заводы начинают строить сухопутные воздушные корабли и гидросамолеты, которые могут взять большой запас горючего, с мощными моторами.

Если взглянуть на карту авиалиний, можно увидеть, что почти все страны, все сколько-нибудь значимые промышленные и политические центры связаны воздушными путями. Уже сейчас при помощи авиации можно попасть в любой крупный город. С 1925 г. протяженность воздушных линий увеличилась в несколько раз.

Если в 1925 г. мировая длина воздушных линий равнялась, как мы уже указывали, 54.740 км, то в 1935 г. эта сеть достигла общей длины 447.900 км. За год на всех этих линиях налетано уже 240.440.600 км.

В США самолет прочно и крепко вошел в быт. За эти же годы американцы совершили целый ряд выдающихся перелетов, которые оказались недостижимыми для других стран. Они начали систематические полеты через Атлантический океан, совершили замечательные воздушные кругосветные путешествия вокруг земного шара в ограниченное время. Влияние Америки на техническое развитие авиации было очень велико.

Но, занимая ведущее положение в развитии авиации, Америка все же не смогла преодолеть громадных пространств Севера, арктической пустыни, протянувшейся на тысячи километров, овладеть воздушными путями через Северный полюс. Решить эту задачу выпало на долю советских летчиков.

Крайний Север и полюс привлекают к себе людей много десятков лет, освоение их имеет огромное практическое значение, так как позволяет значительно сократить расстояние между Европой и Америкой. Американцы делали попытки полетов в сердце Центрального арктического бассейна. Летчик Берд пролетел на самолете к полюсу *без посадки, но это было чисто рекордсменское* предприятие.

Овладение воздушными путями Арктики с ее суровой природой и сложной для авиации метеорологической обстановкой было немыслимо без какого-то нового технического под'ема, без создания соответствующих предпосылок.

И вот на этом новом этапе завоеваний самых сложных и трудных районов, недостижимых в прошлом для человечества, в качестве ведущего отряда мировой воздушной армии выдвигается наша славная советская авиация.

Что же обеспечивает выдвижение советской авиации, что дает нам право говорить, что на новом этапе истории авиации ведущее место, как раньше Франция и Америка, теперь занимает Советский Союз?

Мы располагаем высокой авиационной техникой. Мы имеем специальные самолеты и моторы, построенные на советских заводах, при помощи которых разрешаем эти сложные проблемы. Но было бы неправильным сказать, что наша авиационная техника *уже обогнала Америку. На современном* этапе развития советской авиации мы еще не можем этого сказать. Но, несомненно, что уже сейчас уровень нашей авиационной техники не отстает от США. Замечательно, однако, что уже сейчас Советский Союз имеет возможность вырвать инициативу в достижениях авиации из рук этой богатой и высококультурной в авиационном отношении страны. Это кроется в преимуществах нашего социалистического строя.

Успехи нашей авиации в прокладке новых воздушных путей через Северный полюс являются результатом комплексной работы многих отраслей социалистического народного хозяйства.

Нельзя было бы даже думать о возможности овладения полюсом, о прокладке воздушных путей через полюс, если бы не было обжитых районов на северных островах, по побережью Северного Ледовитого океана.

По ходу перелетов можно видеть, какую неоценимую услугу оказывали северные фактории и радиостанции зимовок. Было бы невозможно провести с таким блестящим эффектом перелет на Северный полюс, собраться всем самолетам в одном месте и снова вернуться на аэродром Рудольфа, если бы работа самолетов в воздухе не была обеспечена совершенно четкой связью и возможностью точной ориентировки в полете.

Располагает ли какая другая страна для перелета в северных условиях хоть сколько-нибудь похожими возможностями? Нет, не располагает. Америка, эксплоатируя богатую Аляску, все же не имеет на Севере научных опорных пунктов. То же самое относится и к Канаде.

Сейчас можно с уверенностью сказать, что если бы между полюсом и Аляской метеорологическое обслуживание и радиосвязь были сколько-нибудь аналогичны тем, какие существуют у нас от материка до полюса, то уже теперь можно было бы реально ставить вопрос о систематических полетах по этой трассе между двумя континентами. Следовательно, Советский Союз располагает сейчас более высоким техническим обеспечением полетов в северных районах вплоть до полюса. Однако решающим фактором успехов полета в таких сложных и трудных условиях является, конечно, летный состав. Наши летчики — гордые соколы, воспитанные в духе преданности своей родине и любви к своему народу, к товарищу Сталину—подлинному отцу советской авиации, имеют огромное моральное превосходство перед летчиками любой другой страны мира. Их стремлениями двигают иные мотивы, чем летчиками капиталистических стран. Они идут на героические поступки во имя прогресса человечества, во имя любви и величия социалистического отечества.

Высокие качества летного состава Советского Союза *являются второй предпосылкой,* благодаря которой СССР вырывает у Америки ведущее положение в завоеваниях авиации.

За границей подготовка перелетов обычно идет на средства какого-нибудь капиталистического магната, который покровительствует подобным перелетам большей частью в коммерческих целях. Поэтому самая подготовка к перелету, как и обслуживание воздушных экспедиций, поставлена не на должную высоту. Советская страна готовит перелеты совсем по-другому. На заводах, где изготовляют машины, сами рабочие тщательно проверяют и контролируют каждую деталь подготовляемой машины.

Финансовая сторона воздушных полетов в капиталистических странах играет настолько довлеющее значение, что этим определяется в сущности все. «Магнаты» очень туго идут на то, чтобы отпустить достаточные средства на подготовку к перелетам.

Этим об'ясняется, что целый ряд выдающихся летчиков — смелых, мужественных, которые являются гордостью не только страны, в которой они работали, но и всего человечества, погибали при самых нелепых обстоятельствах.

Забота партии и правительства нашей страны о материальном обеспечении перелетов является третьей предпосылкой, которая дала авиации СССР возможность стать во главе новых завоеваний авиации.

Сейчас заканчивают свою блестящую операцию победители полюса. Закончили беспримерный перелет прославленные герои тт. Чкалов, Байдуков и Беляков. Перед их полетом с восторгом и восхищением преклоняется весь мир.

За этими перелетами последуют новые, ставящие целью достижение мировых высот современной авиации, полное подчинение воздушной стихии человечеству.

Сотни и тысячи великолепных летчиков работают над тем, чтобы возвеличить нашу замечательную страну и укрепить ее оборону. Весь мир видит, что советская страна, *под руководством коммунистической* партии, товарища Сталина, воспитавшая прекрасных людей, становится во главе всего передового и прогрессивного человечества.

СОВЕТСКИЙ НАРОД ВОСХИЩЕН ОТВАГОЙ И МУЖЕСТВОМ ГЕРОЕВ-ЛЕТЧИКОВ

ТРЕМ ОТВАЖНЫМ

(Резолюция митинга рабочих московского завода «Борец»).

Двухтысячный коллектив Московского машиностроительного завода «Борец» горячо поздравляет Вас, товарищи Чкалов, Байдуков, Беляков, с успешным завершением героического беспосадочного перелета Москва — Северный полюс — Соединенные Штаты Америки.

Ваша сказочная, богатырская отвага — символ несокрушимой мощи нашей прекрасной родины.

Желаем Вам сил и здоровья, дорогие товарищи!

Да здравствует советская авиация и зоблестные герои-летчики!

Да здравствует наш вождь и учитель товарищ Сталин!

ГОРДЫЕ СОКОЛЫ СОВЕТСКОЙ СТРАНЫ

(Из резолюции рабочих московского завода им. Владимира Ильича)

Коллектив рабочих, инженеров и служащих завода имени Владимира Ильича (Москва) выражает свое восхищение сталинскими питомцами, гордыми соколами советской страны, совершившими беспосадочный полет из Москвы в Соединенные Штаты Америки. Отважная тройка Героев Советского Союза — тт. Чкалов, Байдуков и Беляков еще раз продемонстрировали перед всем миром, на что способны большевики.

Рабочие завода единодушно говорят о чувстве гордости за эту замечательную тройку, убедительно доказавшую, что сыны многомиллионного советского народа во славу социалистической родины готовы в любую минуту выполнить задание партии, правительства, любимого Сталина.

ДАДИМ НАШИМ САМОЛЕТАМ ПЕРВОКЛАССНЫЕ МОТОРЫ

(Резолюция собрания рабочих завода им. Сталина, Пермь, Свердловской области)

Вам, славным героям нашей социалистической родины, отважным сталинским соколам, блестяще завершившим беспримерный в истории перелет по маршруту Москва—Северный полюс—Соединенные Штаты Америки, мы, рабочие, инженерно-технические работники и служащие орденоносного завода им. Сталина шлем свой горячий привет и братские поздравления. Своим перелетом вы вписали новую страницу в победную историю нашей родины, с честью выполнили задание великого Сталина.

Коллектив нашего завода приложит все силы, чтобы быстрее выполнить свое обещание тов. Чкалову—дать авиации такие моторы, на которых советские летчики побьют все международные рекорды в авиации. Честь и слава вам, сталинским соколам!

Президиум общезаводского собрания завода имени Сталина.

ДНИ НАРОДНОГО ТОРЖЕСТВА

СВЕРДЛОВСК, 21 июня. **(Корр. «Правды»).** Город расцвечен флагами, портретами вождей и портретами трех Героев Советского Союза. По случаю успешного окончания беспосадочного перелета Москва — Соединенные Штаты Америки на всех предприятиях состоялись многолюдные митинги. У газетных витрин — толпы народа. Радиограммы о перелете «АНТ-25» читаются вслух. Особую радость вызывает у трудящихся приветствие товарища Сталина, руководителей партии и правительства славному экипажу «АНТ-25». Эта приветственная телеграмма оглашена на всех митингах.

СЛАВА НАШИМ ГЕРОЯМ

Совершенное посланцами страны Советов превосходит все, что знает история.

Совершенное ими потрясает зарубежный мир, вызывает ненависть и зависть у отживающих классов.

Глубочайшей радостью, великой гордостью охвачены трудящиеся всего мира: беспримерным героям, отвага проявлены новым человеком, людьми класса, призванного ликвидировать все классы.

Народы СССР знают: в стране Советов каждый пионер, каждый комсомолец, каждый советский патриот станет железным законом для себя — быть всегда, во всех достойными сынами своей родины, уметь беззаветно выполнять свой долг для процветания, могущества и славы своего социалистического отечества. В них, лучших из нас,—наш могучий великий народ, несгибаемая воля большевистской партии в борьбе за светлое будущее человечества, блестящий пример того, как нужно выполнять указания товарища Сталина.

Слава им, нашим бесстрашным героям. Мы обнимаем их. Мы крепко жмем их руки.

Работники оборонной промышленности восхищены вместе со всей страной и всеми теми, кто борется за прогресс человечества, героизмом сталинских питомцев, они гордятся советскими летчиками, советскими самолетами.

Будем работать так, чтобы все то, что сделано оборонной промышленностью, было несокрушимо.

Будем еще больше крепить и множить беспримерные в истории человечества дела славу Советского Союза.

М. РУХИМОВИЧ.

К НОВЫМ РЕШАЮЩИМ ПОБЕДАМ

(Из резолюции рабочих завода «Серп и молот», Харьков)

Рабочие харьковского завода «Серп и молот» горячо восприняли сообщение о героическом перелете по маршруту Москва—Северный полюс—Соединенные Штаты Америки через Северный полюс.

— Завоевать полюс и успешно провести беспосадочный полет в Северную Америку,—заявляют рабочие,—мы сумели потому, что в Советском Союзе созданы исключительно благоприятные условия для этого. Уверены, что под руководством нашей великой коммунистической партии и товарища Сталина мы в дальнейшем одержим новые замечательные победы.

БЕСПРИМЕРНАЯ ОТВАГА

(Из резолюции митинга рабочих Московского завода им. Орджоникидзе)

Чувство величайшей гордости охватило рабочих, служащих и инженерно-технических работников Московского завода им. Орджоникидзе, когда они узнали о завершении беспримерного в истории человечества перелета Москва—Северный полюс—Соединенные Штаты Америки. На заводе состоялся многолюдный митинг, посвященный выдающейся победе советских летчиков.

— Мы счастливы, — заявляют рабочие завода, — что коллектив нашего завода принял активное участие в оснащении этого прекрасного перелета. Наша радиостанция «РРД» показала замечательные качества советской радиотехники.

Горячий привет Чкалову, Байдукову, Белякову — сталинским питомцам, отважным и мужественным летчикам нашей родины!

ВАЛЕРИЮ ЧКАЛОВУ ОТ ЗЕМЛЯКОВ

(Приветственная телеграмма митинга рабочих судоремонтного завода им. Ульянова-Ленина, Горьковская область)

На родине Героя Советского Союза тов. Чкалова — в Василеве, Горьковской области,—состоялся митинг рабочих судоремонтного завода им. Ульянова-Ленина, на котором раньше работал и Валерий Чкалов.

Через «Правду» участники митинга просят передать следующую телеграмму своему знатному земляку:

«Земляки — рабочие завода им. Ульянова-Ленина — восхищены вашим новым героическим перелетом, совершенным впервые в истории. Ваш героический подвиг мобилизует нас на дальнейшую борьбу за новые победы в социалистическом строительстве.

Привет! Ждем на родину.

По поручению участников митинга — секретарь парткома завода

Масленников».

СТАЛИНСКИЕ ПИТОМЦЫ

(Из резолюции, принятой на цеховых митингах Ленинградского завода им. Ворошилова)

— Герои Советского Союза,—заявляют ворошиловцы,—совершили свой замечательный подвиг, еще раз прославили на весь мир силу и мощь советского народа. Продемонстрированные ими чудесное мастерство, исключительная отвага и несокрушимое упорство характерны для наших гордых соколов, покорявших воздушные пространства. Они сумеют в случае необходимости обрушить на головы фашистских поджигателей войны всю мощь советской авиационной техники.

Мы не сомневались в удачном окончании перелета. Ведь наши герои — это люди, выпестованные партией и воспитанные великим Сталиным, и движет ими безраздельная преданность делу социализма, пламенный советский патриотизм.

Вместе со всем советским народом мы шлем горячие приветствия героям.

ХОЧЕТСЯ РАБОТАТЬ БОЛЬШЕ И ЛУЧШЕ

ВОРОНЕЖ, 21 июня. **(Корр. «Правды»).** Колхозники сельскохозяйственной артели им. Молотова, Верхне-Хавского района, напряженно следили за героическим полетом Чкалова, Байдукова и Белякова.

Вчера поздно вечером радио принесло волнующую весть о том, что перелет блестяще завершен. Люди не находили слов, чтобы выразить обуревавшие их чувства. Колхозник Попов Егор Алексеевич, выражая общее настроение собравшихся, говорил:

— Когда читаешь о таких делах, — радостно становится на сердце, дух поднимается, силы растут и хочется работать больше, лучше и лучше.

НА МИТИНГЕ КАЗАКОВ-КОЛХОЗНИКОВ

СТАНИЦА МИГУЛИНСКАЯ (Азово-Черноморский край), 21 июня. **(По телеграфу).** Трудовое казачество Дона горячо поздравляет руководителей партии и правительства и товарища Сталина с блестящим, невиданным в истории успехом советской авиации. «Мы гордимся нашей социалистической родиной, нашими героями-летчиками, — заявили на митинге казаки-колхозники, члены артели имени XVII партсъезда. — Мы уверены, что такие отважные соколы нашей страны, как Чкалов, Байдуков, Беляков и другие, дадут должный отпор всем фашистским гадам, если те посмеют напасть на нашу цветущую, счастливую родину».

Путь в Америку открыт

Москва, редакции «Правды»

Неукротимые большевики Чкалов, Байдуков и Беляков совершили новый отважный и дерзкий перелет. На самолете, фюзеляж которого украшен исторической надписью — «Сталинский маршрут», они пролетели из столицы Советского Союза — Москвы через всю ледовую Арктику, через еще недавно недосягаемый центр — Северный полюс—в Соединенные Штаты Америки. Смелые посланники советской авиации проложили новый воздушный путь между СССР и США.

Большевики всегда были дерзкими народом. Но эта дерзость неизменно покоилась на сознании собственной силы, на сознании тесного, кровного родства каждого из нас со всей страной, на чувстве единого долга перед родиной, на желании как можно сильнее укрепить мощь Советского Союза. Успехи советской промышленности и исключительное внимание, которое уделяют партия и лично товарищ Сталин нашей авиации, сделали возможным осуществление многих славных дел.

В нашей стране, как нигде в мире, сбываются мечты, волновавшие всегда человечество. Еще недавно такой мечтой было завоевание Северного полюса. Партия поручила это дело своим сынам—и вот Северный полюс завоеван! Его покоряли не одинокий летчик в случайном полете: на полюсе сели четыре мощных советских корабля. Советские люди прожили на Северном полюсе две недели, организовали там научную станцию, оставили для научных исследований Центрального полярного бассейна группу работников.

Мы не гонимся за рекордами, но и не отказываемся от них. В отличие от буржуазных стран у нас рекорды являются показателями общего развития той или иной отрасли народного хозяйства. Наши авиационные рекорды показывают, насколько сильна и мощна советская авиация. Когда в прошлом году Чкалов, Байдуков и Беляков завершили свой беспримерный путь от Москвы до острова Чкалова, всем было ясно, что это не личное торжество трех отважных людей, а торжество всей советской авиации. Мы настолько сильны, что в состоянии перенести в советское подданство все мировые и международные авиационные рекорды.

Сейчас Чкалов, Байдуков и Беляков завершили новый изумительный перелет. За их полетом следил весь мир, ибо все знают огромное значение этого рейса, который без всякой ложной скромности можно назвать историческим. Путь смелых летчиков был труден и опасен. Ни у кого не было сомнения, что они с честью выдержат испытание, долетят до цели.

За последние годы большевики доказали, что они неплохо летают в Арктике. Они создали в ней солидную базу для окончательного покорения сурового Севера и доказали всему миру, чего стоит советская авиация и ее кадры, воспитанные партией. Полет Чкалова, Байдукова и Белякова с исчерпывающей ясностью об'ясняет всем нашим друзьям и врагам, что для советской авиации и советских летчиков нет пределов.

Герой Советского Союза М. ВОДОПЬЯНОВ.

Архангельск, 21 июня. (По радио).

ВО СЛАВУ ВЕЛИКОЙ РОДИНЫ

(Резолюция собрания комсомольцев-пограничников)

Собрание комсомольской организации N-ского пограничного отряда шлет свой горячий привет мужественным, гордым соколам нашей родины тт. Чкалову, Байдукову, Белякову.

Мы гордимся вашим героическим перелетом. Вы делом подтверждаете еще раз слова мудрого Сталина о том, что нет таких крепостей, которые не взяли бы большевики.

Желаем дальнейших успехов во славу нашей великой социалистической родины.

Президиум собрания комсомольцев-пограничников.

Западная граница. БССР.

СТАХАНОВЦЫ СВЕКЛОВИЧНЫХ ПОЛЕЙ ПРИВЕТСТВУЮТ ГЕРОЕВ

(Свеклосовхоз «Тракторист», Микояновского района, Курской области)

Горячий и сердечный привет героям Сталинского маршрута—Чкалову, Байдукову и Белякову от стахановцев свекловичных полей!

Дорогие соколы нашей цветущей родины! Вы в воздухе, а мы на земле боремся за одно великое дело, дело Ленина — Сталина. Ваша победа — еще один сокрушительный удар по врагам, которые пытались вадеть на нас кабальное ярмо.

От всей души поздравляем вас с величайшим перелетом. Воодушевленные вашим героизмом, мы на своем свекловичном поле водрузили красное знамя, на котором ярко горит лозунг: «Вперед к новым большевистским завоеваниям!»

От имени стахановцев социалистического земледелия бригадир свеклосовхоза «Тракторист», Микояновского района, Курской области, награжденная орденом Ленина

Прасковья Кириченко.

РОЖДАЮТСЯ СКАЗОЧНЫЕ БЫЛИ

Совсем недавно Чкалов, Байдуков и Беляков совершили героический перелет по Сталинскому маршруту. И вот новый перелет, еще более грандиозный, похожий на сказку. С огромной радостью за нашу великую родину приняли мы эту весть о новой победе. Горячо приветствуем славных соколов нашей авиации Героев Советского Союза Чкалова, Байдукова и Белякова.

Да здравствует товарищ Сталин, под руководством которого рождаются сказочные были!

Орденоносцы:

Бéлля Мисостишхова, Шеченов, Тарасов, Тихоненко, Синявин, Абазов и другие.

НИКАКИЕ ТРУДНОСТИ НЕ ОСТАНОВЯТ ДВИЖЕНИЯ ВПЕРЕД

ЛЕНИНГРАД, 21 июня. **(Корр. «Правды»).** Имена советских богатырей, Героев Советского Союза Чкалова, Байдукова и Белякова, сегодня у всех на устах. О них с восхищением говорят в цехах заводов и фабрик, в частях Ленинградского военного округа и на кораблях Краснознаменного Балтийского флота.

На заводах, фабриках, в научных учреждениях происходят многолюдные митинги. Все выступающие горячо, восторженно приветствуют отважных летчиков, совершивших невиданный в истории перелет по Сталинскому маршруту.

— Грандиозный перелет по маршруту Москва — Северный полюс — Соединенные Штаты Америки, — заявляют рабочие Невского завода им. Ленина, — еще раз показал всему миру, что никакие трудности, никакие происки врагов народа не остановят нашу страну в ее движении вперед к вершинам коммунизма.

Привет советским богатырям — героям грандиозного беспосадочного перелета! Честь и слава великой партии Ленина—Сталина, воспитавшей таких бесстрашных борцов за коммунизм!

КОЛХОЗНИКИ ПРИВЕТСТВУЮТ ГЕРОЕВ

Колхозные пилоты и планеристы Штейнгардтского района (Азово-Черноморский край) собрались сегодня у себя на аэродроме с чувством огромной радости и гордости. Как и вся страна, мы с напряженным интересом и горячей любовью следили по коротким радиограммам с самолета за каждым этапом труднейшего перелета Москва — Северный полюс — Соединенные Штаты Америки.

Примите горячий колхозный привет и наше обязательство: по-большевистски упорно учиться, овладевать воздушными пространствами во славу нашей великой родины, на страх всем ее врагам.

Колхозные пилоты и планеристы:



Пегалин, Филипченко, Бадаев, Галкин, Красношеков.

ТРИУМФ СОВЕТСКОЙ АВИАЦИИ

Блестящий перелет Героев Советского Союза тт. Чкалова, Байдукова и Белякова на самолете «АНТ-25» по маршруту Москва—Северный полюс—Северная Америка—это триумф советской авиации.

Мой искренний привет и наилучшие пожелания экипажу самолета «АНТ-25»—Героям Советского Союза тт. Чкалову, Байдукову, Белякову.

Михаил Шолохов.

Рожденные летать

(Тт. Чкалову, Байдукову и Белякову)

Рожденный ползать
Летать не может.
М. Горький

Орлиную ли честь я вам воздам?!
Орлам по вашим не летать следам,
Орлам не одолеть полярной дали.
Отважные, вы пролетели там,
Куда орлы во-век не долетали!

Три головы, шесть рук, шесть острых глаз...
Вы кость от кости нашей, плоть — от плоти!
Ваш — в героической работе —
Единый волевой экстаз был наш экстаз:
Мы все, вся родина, сопровождали вас,
Мы были с вами все — в полете!

На полюсе, на точке на любой,
Нас всех роднит всем общее нам свойство:
Гордясь вами, мы горды собой.
Всей нашей родиной, чьей сказочной судьбой
Всесветно явлено народное геройство!

В тот день, когда ордой фашистских палачей
Столицы лишены отважнейшие баски,
Ваш подвиг огненный сиянием своих лучей
Испепелил все вражеские маски!

Расистское зверьё пред нами — без прикрас,
Явив себя насквозь антикультурной «расой».
Нет, дух культуры вел, герои наши, вас,
Когда летели вы всемирно-первый раз
Историческою трассой.

Фашистам на усы полезно намотать,
Внушив себе самим и всем фашистским чадам,
Что ни одной змее нам крыл не оплетать,
Что мы, рожденные летать,
Сумеем дать отпор любым ползучим гадам!

ДЕМЬЯН БЕДНЫЙ.

ПРИВЕТ СОВЕТСКИМ БОГАТЫРЯМ

(Из резолюции коллектива коломенского завода имени Куйбышева)

19-тысячный коллектив Коломенского завода им. Куйбышева, восхищенный отвагой, мужеством и героизмом сынов нашей великой родины, с честью выполнивших сталинское задание, шлет им свой пламенный привет. Беспримерный перелет Москва — Северный полюс — Соединенные Штаты Америки ярко демонстрирует перед всем миром величие и мощь нашей социалистической родины, наглядно показывает огромные победы социализма в СССР, достигнутые под руководством великой ленинско-сталинской партии и нашего вождя товарища Сталина.

Пусть крепко запомнят подлые фашисты и вся их агентура, что в нашей стране миллионы готовы по первому зову великой партии Ленина — Сталина героически защищать Советский Союз, борясь за победу коммунизма.

Привет вам, славным богатырям, сталинским питомцам нашей страны! Мы гордимся вашей победой, она воодушевляет нас на борьбу за дальнейшее укрепление нашей социалистической родины.

МЫ ПРЕИСПОЛНЕНЫ ГОРДОСТИ

(Письмо рабочих, инженерно-технических работников и служащих ленинградского завода «Красный треугольник»)

Тридцатитысячный коллектив «Красного треугольника» с огромной радостью узнал о блестящем завершении перелета по маршруту Москва—Северный полюс—Северная Америка. Безгранично наше восхищение новой легендарной победой советских людей, воспитанных великой партией Ленина—Сталина.

Товарищи Чкалов, Байдуков и Беляков отправились в свой героический перелет по заданию нашего родного Сталина. За выполнение сталинского задания взялись самые отважные соколы советской авиации. Их имена сегодня на устах миллионов советских патриотов, о них говорят и восхищаются в цехах и бригадах нашего краснознаменного завода.

К горячим поздравлениям всей страны мы присоединяем и свой пламенный привет.

МЕТАЛЛУРГИ — ГЕРОЯМ

(Телеграмма, принятая на митинге рабочих металлургического завода им. Петровского)

ДНЕПРОПЕТРОВСК, 21 июня. **(Корр. «Правды»).** Рабочие ночной смены металлургического завода им. Петровского единогласно решили послать Героям Советского Союза — Чкалову, Байдукову и Белякову следующую телеграмму:

«20-тысячный коллектив рабочих, инженерно-технических работников и служащих Днепропетровского металлургического завода им. Петровского гордится победой отважных сынов великого советского народа. Братский привет питомцам великого Сталина!».

ПОБЕДА, ВОЗМОЖНАЯ ТОЛЬКО В СССР

Десятый чрезвычайный с'езд советов Башкирии с чувством величайшей гордости шлет пламенный привет отважным соколам нашей прекрасной родины—Героям Советского Союза тт. Чкалову, Байдукову и Белякову. Вместе со всей страной мы с глубокой радостью отмечаем вашу беспримерную в истории победу, возможную только в нашей стране, руководимой великим Сталиным.

Ваша победа является новым ярким свидетельством непоколебимой мощи страны социализма.

Президиум с'езда.

Уфа.

НИКТО ИЗ НАС НЕ СОМНЕВАЛСЯ В ПОБЕДЕ

САРАТОВ, 21 июня. **(ТАСС).** По далекой Заволжской степи радио и телеграф разнесли весть о победном завершении героического беспосадочного перелета Москва — Северный полюс — Северная Америка. В цехах заводов, бригадах колхозов, мастерских МТС Саратовской области состоялись митинги трудящихся. Выражая общее мнение шеститысячного коллектива, стахановец-молотобоец Саратовского завода комбайнов тов. Чекулаев заявил:

— С первого же дня полета никто из нас не сомневался в победе. Мы знали и верили, что летчики — воспитанники нашей мудрой партии и нашего вождя товарища Сталина—добьются блестящего успеха.

Многолюдное городское совещание партийных и профсоюзных работников, заслушав сообщение об окончании перелета, послало горячий большевистский привет Героям Советского Союза Чкалову, Байдукову, Белякову.

Колхозники села Куракина, Сердобского района, весь день и вечер 20 июня с нетерпением ожидали очередных новостей о перелете. Бригадам, находящимся в поле, сообщали о последних радиограммах колхозные почтальоны-велосипедисты.

ЗАВОЮЕМ ЛЮБЫЕ ТРАССЫ

(Из резолюции коллектива завода № 1 им. Авиахима)

С чувством восхищения коллектив рабочих, инженерно-технических работников и служащих завода № 1 им. Авиахима прочел в газете о блестящей победе сталинских питомцев, легендарных героев нашей социалистической родины, славных авиаторов тт. Чкалова, Байдукова и Белякова.

Мечта о воздушной трассе между двумя материками через Северный полюс давно привлекала лучшие умы, но только крылатые храбрецы гордых соколов нашей родины, осуществили эту мечту.

Мы, работники авиации, заверяем партию, правительство, товарища Сталина, что приложим все усилия к тому, чтобы выпускать первоклассные самолеты, готовые обслуживать любые трассы, которые проложат советские летчики.

ВАШ ПОДВИГ — ПРИМЕР ДЛЯ НАС

НОВОСИБИРСК, 21 июня. **(Корр. «Правды»).** Волнующая весть об успешном завершении беспосадочного перелета Москва — Северная Америка быстро облетела весь Новосибирск. У газетных витрин на улицах и площадях—толпы народа. Нарасхват раскупают свежий номер краевой газеты, где опубликовано радостное сообщение. В цехах, на заводских дворах, в столовых газету читают вслух. Весь город только и говорит о легендарном перелете. На предприятиях проходят митинги и собрания.

— С чувством глубокой радости,— пишут работники Сибмашстроя отважным летчикам,—узнали мы о вашей новой победе. Ваш беспримерный героизм, отвага во имя социалистической родины послужат для нас примером в борьбе за укрепление нашего отечества.

Примите от нас, дорогие товарищи, горячий большевистский привет.

БЕСПРИМЕРНЫЙ ТРИУМФ

(Собрания и митинги на предприятиях города Куйбышева)

КУЙБЫШЕВ, 21 июня. **(Корр. «Правды»).** На фабриках и заводах города проходят собрания и митинги. Группы стахановцев, рабочие коллективы шлют приветствия гордым соколам советской страны.

— Легендарный перелет наших героев из Москвы в Северную Америку — лучшее доказательство нашей технической силы, исключительной боеспособности нашей советской авиации,—пишут в своем приветствии стахановцы карбюраторного завода Мясников и Карачев.

Многолюдные собрания прошли в обеденный перерыв на заводе «Трактородеталь».

— Перелет через Северный полюс,— говорит рабочий Соколов,—это не только опытный полет в поисках кратчайшего воздушного пути в Северную Америку. Его значение гораздо больше. Теперь весь мир видит, что задание товарища Сталина—летать выше всех и дальше всех—наши летчики сумеют выполнить.

ВЫУЧИМ ТЫСЯЧИ ЧКАЛОВЫХ

КИЕВ, 21 июня. **(Корр. «Правды»).** На всех предприятиях, в учреждениях, театрах — повсюду трудящиеся горячо обсуждают подробности беспримерного перелета Чкалова, Байдукова, Белякова.

Рабочие Краснознаменного завода в своей резолюции заявляют:

— Весь мир видит, на что способны советская техника и советские пилоты, руководимые великой ВКП(б) и товарищем Сталиным. На наши деньги, которые мы дадим займы государству, мы построим много новых «АНТ-25», выучим тысячи новых Чкаловых, которые в нужную минуту сумеют защитить Сталинскую Конституцию, громя врага на его территории.

Академия наук УССР отправила Героям Советского Союза Чкалову, Байдукову и Белякову радиограмму:

«Академия наук УССР вместе с передовым человечеством всего мира неослабно следила за отважным перелетом сталинских соколов — Героев Советского Союза. Ваш героический полет имеет всемирное значение и открывает новую эпоху в истории авиации. Он будет содействовать еще большему сближению народов СССР и Северной Америки.

Академия наук уверена, что под руководством коммунистической партии и великого Сталина советская авиация достигнет еще больших успехов на благо социалистической родины».

ТЕЛЕГРАММА ИГОРЯ ЧКАЛОВА — ОТЦУ

ЯЛТА, 21 июня. **(ТАСС).** У карты—Игорь Чкалов. Он с гордостью показывает своим артековским друзьям — Вале Молокову и Вове Водопьянову—путь полета «АНТ-25». Сегодня утром Игорь послал отцу следующую телеграмму:

«Северная Америка. Штат Вашингтон. Город Портланд. Герою Советского Союза Чкалову.

Дорогой папа! Поздравляю тебя с благополучным окончанием перелета из Москвы в Северную Америку. От пионеров и октябрят лагеря Артек передаю горячий привет тебе, дяде Байдукову и дяде Белякову. 30 июня исполняется 12 лет Артеку. У нас будет большой пионерский костер. Мы, все пионеры и октябрята, просим тебя, дядю Байдукова, дядю Белякова в нашу прилететь к нам на юбилейный костер.

Твой сын Игорь».

ВЕСЬ МИР ПРЕКЛОНЯЕТСЯ ПЕРЕД ПОБЕДОЙ СОВЕТСКОЙ АВИАЦИИ

ПОЗДРАВЛЕНИЯ РУЗВЕЛЬТА И ХЭЛЛА

ТЕКСТ ПРИВЕТСТВЕННЫХ ТЕЛЕГРАММ

ВАШИНГТОН, 21 июня. (ТАСС). Текст телеграммы, посланной президентом Соединенных Штатов Америки Рузвельтом в Ванкувер полпреду СССР в США тов. Трояновскому, гласит:

«Я узнал с величайшим удовлетворением об успешном завершении первого беспосадочного перелета из Советского Союза в Соединенные Штаты. Мастерство и смелость трех советских летчиков, которые *так блестяще выполнили исторический* подвиг, заслуживают величайшей похвалы. Прошу вас передать им мои самые горячие поздравления».

Текст приветственной телеграммы, полученной тов. Трояновским от государственного секретаря (министра иностранных дел) США Хэлла, гласит:

«Прошу вас принять мои самые сердечные поздравления по поводу успешного окончания трудного перелета трех советских летчиков из Москвы в Соединенные Штаты Америки через Северный полюс. *Прошу передать им мое горячее* восхищение их блестящим успехом».

НОВАЯ ГЛАВА В АННАЛАХ АВИАЦИИ

ЗАЯВЛЕНИЯ АМЕРИКАНСКИХ ИССЛЕДОВАТЕЛЕЙ И АВИАЦИОННЫХ ДЕЯТЕЛЕЙ

ВАШИНГТОН, 21 июня. **(Спец. корр. «Правды»).** Ваш корреспондент запросил мнение выдающихся американских исследователей и авиационных деятелей о героическом перелете товарищей Чкалова, Байдукова и Белякова.

Адмирал Ричард Бэрд заявил вашему корреспонденту:

«Разрешите принести мои самые сердечные поздравления народам Советского Союза в связи с завершением величай*шего авиационного перелета в мировой* истории. Перелет явился новым доказательством исключительной эффективности Советского Союза в области авиации. Не сомневаюсь, что в Соединенных Штатах нет человека, который не преклонялся бы с неподдельным восхищением перед великим достижением Чкалова, Байдукова, Белякова.

Перелет сблизил наши страны в пространстве и времени. Твердо верю, что он укрепит дружественную связь между обоими народами.

Привет великим пилотам, совершившим беспримерный перелет!

Поздравляю всех участвовавших в его организации!»

Издатель **Путнэм, муж Амелии Эрхарт,** выдающейся американской летчицы, совершающей в данное время кругосветный перелет, прислал вашему корреспонденту следующую телеграмму:

«В телеграмме из Индии Амелия Эрхарт просит меня передать ее самые сердечные поздравления отважным советским летчикам, совершившим исторический перелет, открывшим новую главу в анналах мировой авиации».

Р. Джонсон.

* * *

НЬЮ-ЙОРК, 21 июня. (ТАСС). Начальник воздушных сил американской армии **генерал Оскар Вестовер** заявил:

«Этим полетом летчики проложили путь для кратчайшей линии сообщения между центрами наших двух стран. Я сожалею, что не могу лично встретить и поздравить их с величайшим вкладом, который они внесли в дело укрепления связи между нациями».

Генерал Арнольд, один из выдающихся руководителей арктических полетов, возглавлявший несколько лет назад полет в Аляску авиазвена, состоявшего из 10 бомбардировщиков «Дуглас», заявил представителю ТАСС:

«Это один из *наиболее замечательных* полетов, которые когда-либо видел мир».

Негритянский исследователь **Маттью Хэнсон,** участвовавший в свое время в экспедиции Пири на Северный полюс, заявил *корреспонденту* ТАСС:

«Перелет советских летчиков является одним из наиболее чудесных подвигов в истории... Перелет показал всему миру, что предприятия, казавшиеся невозможными, могут быть выполнены при тщательной подготовке и при твердом убеждении в успехе дела. Без сомнения, это откроет путь для коммерческих сношений».

Территория США приблизилась к территории СССР

В связи с успешным завершением беспосадочного перелета «АНТ-25» по маршруту Москва—Северный полюс—Северная Америка поверенный в делах США в СССР г-н Лой В. Гендерсон передал корреспонденту ТАСС следующее заявление:

— Американский народ восхищен смелостью и мастерством Чкалова, Байдукова, Белякова, успешно закончивших беспоса*дочный перелет из Москвы к побережью* Тихого океана в США через Северный полюс. Перелет «АНТ-25» является величайшим подвигом в истории авиации. Совершая его, советские пилоты затратили на путь от Москвы до американского города Портланд менее чем 64 часа.

Надо поздравить с успешным выполнением перелета не только самих летчиков, конструкторов и строителей самолета, но и всех тех, кто с такой тщательностью разработал план, давший возможность успешно закончить величайшее дело.

Если на настоящем этапе развития авиации стал возможен такой перелет, то всякий может себе хорошо представить, каково будущее для полетов в районах Арктики, когда развитие авиации продвинется еще больше вперед. Перед нами открылись новые перспективы побед над природой на благо человечества.

Американский народ начинает все больше и больше понимать, что благодаря завоеванию Арктики территория США все больше приближается к территории СССР. Американский народ многие годы интересуется Арктикой. В настоящее время этот интерес приобретает еще большее значе*ние благодаря тому вкладу в науку, кото*рый сделан и делается полетами советских ученых и летчиков. Теперь кажется вполне вероятным, что в недалеком будущем арктические районы будут превращены из пустынных пространств, покрытых льдом и снегом, в дорогу деловых воздушных сообщений, соединяющую Восточное и Западное полушария, в частности Союз Советских Социалистических Республик и Соединенные Штаты Америки.

Можно глубоко надеяться, — заявил в заключение г-н Гендерсон, — что развитие воздушного сообщения между СССР и США еще больше укрепит взаимоотношения между двумя великими миролюбивыми народами, населяющими эти страны.

(ТАСС).

ВЕЛИЧАЙШЕЕ ЗАВОЕВАНИЕ ДВАДЦАТОГО СТОЛЕТИЯ

(По телефону от лондонского корреспондента «Правды»)

ЛОНДОН, 21 июня. Беспримерный перелет Москва — Портланд через Северный полюс вызвал в Англии всеобщее восхищение. Все сходятся на том, что это самое выдающееся событие в истории авиации. Сообщение о перелете и о посадке Героев Советского Союза в Портланде, беседы с ними, описания самолета публикуются всеми газетами *на самом видном месте.* Многие газеты посвятили перелету передовые статьи.

Печать единодушно отмечает, что победа Чкалова, Байдукова и Белякова увенчивает огромные достижения СССР в освоении Арктики.

В передовой статье, озаглавленной «Героизм», «Ньюс кроникл» пишет, что три советских летчика, прилетевших из Москвы в Америку, «открыли одну из великих магистралей будущего».

«Дейли экспресс» посвящает трансарктическому перелету восторженную передовую статью.

«Этот перелет советских летчиков, — пишет газета, — был величайшим из всех беспосадочных дальних полетов. Они летели над льдами и тундрой. Они пересекли Северный полюс и проделали путь от Москвы до Ванкувера, в Соединенных Штатах, *через весь полярный район.* Это подлинная повесть о великом замысле, о смелости, умении и выносливости. Она ставит советскую авиацию на то место, где были сами летчики, — прямо на верхушку мира.

Трое советских летчиков принадлежат к блестящему отряду полярных летчиков, созданному в Советском Союзе в течение последних нескольких лет. Эти люди справедливо названы в СССР «Героями Советского Союза». Полярный летчик должен быть героем, ибо его полет всегда связан с громадным риском. В ближайшем будущем этого риска больше не будет. Русские строят на трассе своих самолетов цепь радиостанций, гаваней и селений — «до самой верхушки». Это—самое блестящее завоевание в нашем столетии».

«Манчестер гардиен» в своей передовой статье заявляет: «Три советских летчика совершили перелет, который явился *такой же великой мечтой,* таким же смелым предприятием, каким было для исследователей прошлых дней открытие северного морского пути. Это замечательное достижение — еще одно доказательство превосходства СССР *в арктической авиации».*

«Дейли геральд» заявляет, что товарищи Чкалов, Байдуков и Беляков — «первые люди в истории человечества, перелетевшие из Старого Света в Новый через Северный полюс».

«Полет трех летчиков, — продолжает газета, — не преследовал такой простой цели, как установление мирового рекорда. Их желанием было доказать правильность предположений СССР, что Северный полюс в будущем может стать мировым узлом связи и что воздушная линия между Москвой и Северной Америкой практически вполне осуществима. Этот перелет через Северный полюс — событие, которое производит исключительное впечатление. Это предприятие было возможно только для этих летчиков, обладающих исключительной способностью, умением и великим мужеством.

Ясно также, что советская авиация показала себя прекрасно организованной службой. Это предприятие могло быть осуществлено, люди и машины могли быть созданы только хорошо организованной службой, работающей на постоянном высоком уровне достижений».

И. Ермашев.

ВОЗДУШНОЕ СООБЩЕНИЕ СССР—США СТАЛО РЕАЛЬНОСТЬЮ

(По телефону от специального корреспондента «Правды»)

ПАРИЖ, 21 июня. Перелет «АНТ-25» из СССР в США отмечается всей французской прессой, как величайшее авиационное событие нашего времени.

«Чкалов, Байдуков и Беляков показали достижения высшего класса, — заявляет «Журналь». — Решительные пилоты и аэронавигатор прекрасно перелетели через полюс».

«Пти журналь» пишет: «Северный полюс — высшая цель многочисленных экспедиций — скоро будет лишь промежуточной базой для воздушных сообщений. Исключительный рейс «АНТ-25» показал, что коммерческие перелеты через Арктику в недалеком будущем станут реальным делом».

«Полет Чкалова, Байдукова и Белякова останется памятной датой в области великих авиационных событий», — указывает «Пти паризьен».

Известный французский летчик капитан Росси в беседе с вашим корреспондентом заявил:

«Я воздаю должное экипажу. Вылететь из Москвы по направлению к Северному полюсу, пролететь над ним, пересечь Канаду по направлению к Сан-Франциско, — это доказывает, что у людей, входящих в экипаж самолета, есть не только возвышенное чувство долга, но и удивительная смелость. Я полагаю, что этот перелет является для Советского Союза победой, которая делает честь не только экипажу, но и рабочим и инженерам, спроектировавшим и построившим самолет.

В качестве главы экипажа самолета, установившего мировой рекорд дальности полета по прямой, я восхищаюсь тремя летчиками и желаю им от всего сердца удачи в их будущих полетах».

Л. Хват.

Открыт Сталинский маршрут СССР—США

ТОКИО, 21 июня. (ТАСС). Все японские газеты на видном месте под крупными заголовками публикуют сообщения о завершении блестящего перелета Героев Советского Союза товарищей Чкалова, Байдукова и Белякова. Газеты подчеркивают, что перелет явился изумительным достижением не только в области авиации, но также и в области полярных исследований. Все газеты отмечают, что Героям Советского Союза приходилось преодолевать крупнейшие трудности в полете в виду неблагоприятных атмосферных условий, и констатируют, что они вышли победителями в борьбе со стихией.

Заголовки газет гласят: «Ници-ници»— «Открыт Сталинский маршрут в воздухе, блестящее достижение трех советских летчиков»; «Иомиури»—«Славный советский самолет после трудного полета прибыл в Ванкувер»; *«Хоци» — «Советский самолет* открывает воздушную трассу через Северный полюс».

КАК ОНИ ПРИЛЕТЕЛИ

(По телефону от специальных корреспондентов «Правды»)

ПАРИЖ, 21 июня. В последнем вечернем выпуске газеты «Пари суар» на первой странице помещено описание первых часов пребывания советских летчиков на американской территории.

«Едва гигантский красный моноплан коснулся земли, как шеф-пилот Валерий Чкалов первым выскочил из кабины. Г. Байдуков и А. Беляков последовали за ним. Все трое улыбались нескольким случайным местным жителям, мчавшимся к ним навстречу и засыпавшим их вопросами на незнакомом языке.

На аэродроме, где совершилась посадка, находилось всего 6 человек, в том числе студенты Франк Аллэн и Кэн Киртли, которые первыми заметили в небе самолет. Надо прибавить, что потолок был низок и видимости почти никакой, чем и об'ясняется, что самолет подошел почти незамеченным.

Чкалов, который, как и его товарищи, едва знает несколько слов по-английски, поглаживал нос своей машины, приговаривая:

— Хорошая работа, хорошо проделана работа!

Затем он дал понять, что умирает от жажды, и тогда принесли воды, затем кофе, а потом еще сандвичи, и все три товарища с удовольствием поели. Они имели очень утомленный вид, но были в прекрасном настроении.

Известие о посадке самолета быстро распространилось, и аэродром стал заполняться публикой. Она с энтузиазмом окружала победителей. Наконец, удалось откопать переводчика. С грехом пополам он успел сообщить репортерам, что путешествие протекало нормально, что замерзали только запасы воды и что близость магнитного полюса исказила показания бортовых аппаратов.

Далее шеф-пилот сообщил начальнику аэродрома генералу Маршалю, что ему пришлось бороться с жестокой бурей и градом над островом Патрика и непосредственно *близ Северного полюса.*

— Во время полета мы пили только чай,—прибавил он еще.

Если вспомнить, что полет продолжался двое суток 15 часов 25 минут, то становится понятно, что летчики нуждались в отдыхе. Они приняли приглашение генерала Маршаля, который предоставил в их распоряжение свой дом.

Конечно, пока они спали, стали прибывать поздравительные телеграммы как из СССР, так и со всех концов Америки.

Таким образом, Чкалов и его товарищи одним взмахом крыльев соединили оба материка»,—заключает газета «Пари суар».

В. ФИНК, Л. ХВАТ.

Исключительная смелость

Беспосадочный полет по маршруту Москва—Северный полюс—Северная Америка — *явился замечательным выражением успехов и достижений не только* советской авиации, но и всего Советского Союза. Было бы неправильно рассматривать перелет Чкалова, Байдукова и Белякова как чисто рекордный рейс, организация которого стала возможна только в результате каких-нибудь чрезмерных усилий и колоссального напряжения. Развитие советской промышленности, исключительные успехи советской авиации, вся наша техническая база, вся система советской организации дела — вот основа, на которой стал возможен такой перелет. Он является блестящим выражением мощи нашей родины. В том-то и заключается наша сила, что мы можем организовать не один, а, скажем, *несколько таких рекордных* перелетов, не нарушая повседневной работы.

Все это, конечно, не означает, что перелет Чкалова, Байдукова и Белякова является простым, будничным. Он требовал исключительно высоких личных качеств экипажа, огромного мужества, железной настойчивости, непреоборимой воли к победе. Нужно обладать исключительной смелостью, верой в свою материальную часть, чтобы на одномоторном самолете решиться пролететь через весь пустынный, суровый Центральный полярный бассейн. Но наши товарищи были уверены в своих собственных силах, спокойны за самолет, мотор, оборудование, сделанные руками советских рабочих, чувствовали за собой поддержку всей великой страны, пристально следившей за каждым этапом беспримерного перелета. И хотя мы хорошо знаем всю коварность природы Арктики, мы ни на минуту *не сомневались,* что наши славные товарищи победно приведут самолет к желанной цели, выполнят порученное им партией и правительством дело.

Всего несколько дней назад наши тяжелые корабли вернулись с Северного полюса, куда мы летели, выполняя задание правительства. Мы рады, что наш опыт, материалы и результаты полетов помогли *Чкалову и его друзьям.*

Как последовательно и уверенно советская власть наступает на Арктику! Всего несколько лет назад мы считали большим достижением полеты в горле Белого моря. В этом году большевики достигли Северного полюса, а несколько дней спустя советский самолет бесстрашно, уверенно проложил через полюс путь в Америку.

Перелет Чкалова, Байдукова и Белякова приближает нас к организации регулярного воздушного сообщения между Европой и Америкой. Я считаю такое сообщение вполне осуществимым. Полеты тяжелых кораблей на Северный полюс показали, что наладить регулярные рейсы в районе Центрального полярного бассейна можно. Можно предполагать, что облачность там почти никогда не превышает двух тысяч метров, а современные пассажирские самолеты легко могут итти на высоте до четырех тысяч метров. Даже на наших перегруженных машинах мы летели от Нарьян-Мара до Рудольфа над облаками, также проделали и весь обратный путь от полюса до материка.

Конечно, понадобится известное время на оборудование трассы и подготовку кадров, создание земных баз, — в наше время все это можно сделать быстро и притом надежно.

Полет Чкалова, Байдукова и Белякова ярко продемонстрировал передовую технику нашей страны, ее великолепные кадры, целеустремленность и волю ее сынов, не останавливающихся ни перед чем для блага и славы своей родины. Перелет расширил *горизонты советской авиации,* показал, что ее возможностям нет пределов.

Герой Советского Союза
В. С. МОЛОКОВ.

Архангельск, 21 июня.

УКРЕПЛЕНИЕ СОВЕТСКО-АМЕРИКАНСКИХ ДРУЖЕСТВЕННЫХ ОТНОШЕНИЙ

ВАШИНГТОН, 21 июня. **(Спец. корр. «Правды»).** Один из виднейших американских авиаконструкторов Вальти заявил по поводу исторического перелета Чкалова, Белякова и Байдукова:

«Считаю, что СССР заслуживает высочайшей похвалы за смелую организацию арктического воздушного пути Москва—Северная Америка через полюс, т. е. кратчайшего пути между Москвой и многими пунктами Северо-Американского материка. Установление воздушной связи приведет к более тесным отношениям между СССР и США в интересах обеих стран».

Р. Джонсон.

Д. ЗАСЛАВСКИЙ

ПО СТАЛИНСКОМУ МАРШРУТУ

Только-что исполнилось одиннадцать месяцев с того дня, когда — 20 июля *1936 года — со Щелковского аэродрома* поднялись в воздух Чкалов, Байдуков и Беляков на «АНТ-25» для прославившего их полета. Их проводила лишь небольшая группа друзей. Их имена еще не были известны широким кругам. Но уже к вечеру они стали мировыми знаменитостями, и за их полетом следили миллионы людей.

Они пробыли в воздухе 56 часов, и эти часы еще свежи в нашей памяти. С за*мирающим от волнения сердцем следили* мы за сводками. «АНТ-25» пролетал над ледяными пустынями, над дикими хребтами. Потом яркой точкой загорелся на карте Союза неведомый до того остров Удд. Мелькали дни незабываемой радости, а потом—триумфальное следование победителей через Сибирь, их прибытие на Щелковский аэродром 10 августа и памятная их встреча с руководителями партии и страны, волнующая встреча с товарищем Сталиным, автором их маршрута.

Страна узнала тогда, кто такие Чкалов, Байдуков, Беляков. В личности этих трех героев отразилась замечательными чертами наша страна и наша эпоха. Они — русские люди: Чкалов—нижегородец, Байдуков—сибиряк, из-под Омска, Беляков — уроженец Московской области. Чкалов и Байдуков — сыновья рабочих и сами с малолетства рабочие. Чкалову было 13 лет, Байдукову 10 лет, когда Великая пролетарская революция сразу изменила обычные пути, которые открывались до того перед рабочими-подростками. Оба они — воспитанники советской страны, *для них, для их счастья, для их развития* боролся десятки лет рабочий класс России. Для них сковал он из передовых своих рядов большевистскую партию.

Беляков — интеллигент по своему происхождению и принадлежит к лучшим, к демократическим, передовым кругам русской интеллигенции. Отец его — сельский учитель. Сам он окончил гимназию. Вели*кая пролетарская революция застала его* студентом Лесного института и прапорщиком запаса на фронте.

Линии развития троих до сих пор были различны. Чкалов работал на землечерпалке, Байдуков бродяжил, Беляков готовился стать специалистом. Они могли бы и не встретиться, остаться всю свою жизнь земными и ничем не замечательными людьми. Пролетарская социали*стическая революция преобразовала их* жизнь и свела воедино их линии. Все трое в Красной Армии получают революционную закалку. Все трое пленяются воздухом. И потом, когда они сходятся и становятся друзьями, их об'единяет одна общая мечта. Это—Северный полюс. Но когда они сообщают о своем желании товарищу Сталину, он рисует перед ними линию длительного беспосадочного перелета над советской территорией. Это — Сталинский маршрут.

Чкалов, Байдуков и Беляков готовы были лететь, полагаясь только на свое бесстрашие, на свою готовность отдать жизнь для победы над стихией, доселе не покорившейся большевикам. Но Сталин, как стратег, обдумал условия победы и подготовил ее. Чтобы взять с бою Арктику, надо завоевать подступы к ней, надо по возможности обеспечить тыл. И подступы были завоеваны, тыл до известной степени обеспечен прошлогодним перелетом «АНТ-25», экспедицией О. Ю. Шмидта на Северный полюс, дрейфующей станцией Папанина и его отважных товарищей.

Советская страна сопровождает полет героической тройки почти вплоть до американских берегов. Они не одиноки были, пока летали над советской территорией, в пределах достижения советской техники. И в этом—первое, огромное, историческое отличие нынешнего арктического перелета от всех предшествующих. Ни одна страна в мире не могла и не может так снарядить, так отправить в путь, так обезопа*сить путь своих героев-летчиков, как это* могла сделать и сделала советская страна.

Ряд государств об'явил «своими» пространства Арктики в пределах пограничных меридианов вплоть до Северного полюса. Но одно дело об'явить «своим», а другое — освоить на деле. Можно было бросить флаг своего государства над Северным полюсом, и это делали отважные путешественники. Амундсен рассказывает не без юмора, как полковник Нобиле во славу итальянского фашизма выбросил с воздушного корабля над полюсом целую кучу пестрых флагов. Где они все? Что осталось от этого «завоевания» полюса? Что Северный полюс фашистской Италии, и что она ему?

Только один флаг не брошен, а водружен в районе Северного полюса. Это красный флаг Советского Союза. Только он развевается на мачте, а не унесен по воле *течений и ветра, не занесен снегами,* не изорван в клочки. Он осеняет научную работу, которую в интересах всего человечества ведут советские полярники, вооруженные мощной техникой, связанные со всей своей страной. Это не одиночки на льдинах, как бывало до сих пор. Это—передовой отряд советской науки и техники. У самого Северного полюса героический экипаж «АНТ-25» встретил «населенный» пункт Советского Союза. Пусть это только четыре человека. Какой теплотой дышал их привет Чкалову, Байдукову и Белякову! И какую он дал им новую мощную зарядку для дальнейшего пути.

* * *

В 1909 г. американский исследователь Пири послал телеграмму президенту США Тафту: «Подношу вам подарок—Северный полюс». Тафт отвечал: «Благодарю за щедрый дар, но не знаю, что с ним делать».

В этом ответе есть ноты американского, марк-твеновского юмора. Президент пока*зал, что он не чужд остроумия.* Но его ответ, отразивший современные представления о полюсе, обесценивал героику подвига Пири. Единственный смысл полетов к полюсу заключался двадцать восемь лет *назад только в том, что этот полюс не был* «открыт». Как только его «открыли», так и исчез интерес к нему со стороны широких кругов. Летали отдельные люди, но правительства различных стран не проявляли интереса к этим случайным и разрозненным предприятиям. Они не знали, что делать с полюсом.

По берегам Северного Ледовитого океана расположено несколько государств, в том числе и такие, которые претендовали и претендуют на господство над морями. В XVII и XVIII веках особую активность проявляли на Ледовитом океане Англия и Голландия. Правительства снаряжали экспедиции и помогали отважным путешественникам. Были открыты и нанесены на карту северные берега. Но когда выяснилось, что они покрыты льдом, что к северу простираются льды, что прибылей от торговли на высоких широтах ожидать нечего, Англия от дальнейших поисков отказалась, а Голландия вообще сошла со сцены как передовая морская держава.

В XIX веке шарили по берегам Северного Ледовитого океана различные государства, в том числе и царская Россия, а на первое место выдвинулась Норвегия. Продолжала господствовать случайность. Почему, например, понадобилось австрийским ученым снаряжать экспедицию на далекий север? Их подвиг не подлежит сомнению. Человечество с благодарностью сохранит их имена в своих летописях. Но как нелепо выглядят теперь на советских картах имена императора Франца-Иосифа и эрцгерцога Рудольфа! Эти господа тоже не знали в свое время, что им делать со «щедрым даром», преподнесенным профессором Пайером и его спутниками. Освоить Землю Франца-Иосифа могли только советские люди. Они-то очень хорошо знают, что делать *с островами Арктики, и знают, что делать* с Северным полюсом.

Крылатым стало выражение, что погоду фабрикует Арктика. Это знают, например, и американские метеорологи. Но широкие круги в Америке и в других капиталистических странах убеждены в том, что погоду делает нью-йоркская биржа. Близится время уборки урожая и в Восточном и Западном полушариях, но миллионы фермеров в Западном полушарии и в значительной части Восточного следят не за сводками метеорологов, а за биржевы*ми бюллетенями.* Счастье фермера зависит не от количества осадков, а от цен на хлеб. Стихия частнособственнического сельского хозяйства не поддается никакому планомерному регулированию, а потому и не проявляет научного интереса к погоде.

Социалистическое сельское хозяйство основано на плане, на научном исследовании, на учете всех условий большой урожайности. Одолеть погоду не могут пока и большевики. Но изучить ее и бить ее капризы искусной обороной могут пока только они. Вот почему именно советские ученые идут впереди всех других на Крайний Север и впервые в истории мира осваивают район Северного полюса.

В XX веке первое место в завоевании Арктики занято Советским Союзом. Он властвует над воздухом высоких широт, потому что только он обладает и техническими средствами и героическими кадра*ми, необходимыми для приобщения к куль*туре этих мест. Исследования в Арктике, перелеты, дрейф во льдах—это уже не подвиг отдельных людей, не героика одиночек, а дело страны, социалистического государства, призванного нести и водрузить навсегда знамя культуры и человечности на высшей точке мира.

* * *

Руал Амундсен, чье имя дорого советским людям, пожалуй, больше, чем его собственным соотечественникам, закончил книгу «Моя жизнь» такими словами: «...считаю свою карьеру исследователя законченной. Мне была предоставлена возможность совершить то, к чему *я себя предназначал.* Этой славы хватит для одного человека».

Мы знаем, что жизнь Амундсена окончилась не так, как его книга. Он сам оклеветал себя, утверждая, что только личная слава *была стимулом его отважных иссле*дований. Он умер не у себя в кабинете, за книгами и рукописями, в покое и уюте буржуазного обывателя, удалившегося от дел. Он погиб в морской пучине, спасая жизнь своего противника полковника Нобиле.

Но его слова о личной славе не случай*ны.* Он знал в своей жизни сладость только такой славы. Он не знал и не мог знать славы своей страны, своего народа, потому что подлинная слава чужда обществу, построенному на господстве корыстных, хищ*нических классов. Амундсен был героиче*ским одиночкой в своем народе. Его собственная жизнь была отравлена борьбой с алчными кредиторами и равнодушием правительства и общества к его подвигам. Его книга полна горечи и обиды.

С буржуазной точки зрения непонятен новый подвиг Чкалова, Байдукова, Белякова. Разве нехватало им той славы, которую дал им прошлогодний перелет? Разве не могли жить они тихо и уютно, наслаждаясь заслуженным покоем и отдыхом?

Им не пришлось, как Амундсену, броситься снова в опасную борьбу со стихией для того, чтобы спасти погибающих. Что же это за стимул, который заставил их снова радостно подняться в воздух навстречу новым опасностям, подвергая жизнь риску бедствий и гибели?

Слава советской родины, слава социализма — вот могучий двигатель «АНТ-25»! *Эта слава — новое чувство, которое могло* родиться только в советской стране, только у свободного народа. Оно неразрывно связано со славой советской науки и техники, с победой во всех областях культуры. Слава советской родины полна глубокого и одухотворенного смысла. Она раскрывается как борьба за счастье человечества, как торжество общественного разума и благородства над стихийностью и бесчестием буржуазного общества.

Чкалов, Байдуков и Беляков продолжают свой перелет по Сталинскому маршруту. Они знают, что с ними вся страна, с ними трудящиеся всего мира. Они завоевывают новую победу для родной страны, для родного народа,—они летят не «на свой страх и риск», по обычной формуле буржуазных предприятий. Партия и страна сделали все, что в силах современной техники, чтобы прогнать страх и риск из их перелета.

Морские государства оспаривают друг у друга честь «голубой ленты» на Атлантическом океане. Невелика по совести эта честь! Ленты трансарктического перелета не оспаривает у Советского Союза ни одно современное государство. Она принадлежит нам.

Первый Всесоюзный с'езд советских архитекторов

ПРЕНИЯ ПО ДОКЛАДАМ О ЗАДАЧАХ СОВЕТСКОЙ АРХИТЕКТУРЫ

РЕЧЬ ПРЕДСЕДАТЕЛЯ ГОСПЛАНА СССР тов. Г. И. СМИРНОВА



В Советском Союзе архитектор находится в особом, почетном положении. Это и понятно, ибо Советский Союз — это страна, где строительство ведется в огромных масштабах, по определенному плану. Возможности для архитектурного творчества у нас безграничны. Но именно потому, что строительная работа идет буквально в каждом уголке СССР, что она систематически и повседневно направляется волей партии,— именно поэтому от работы архитекторов требуются величайшая организованность и целеустремленность.

Если с этой точки зрения подойти к оценке существующего положения, то нельзя еще сказать, что дело обстоит благополучно.

Страна завершает план второй пятилетки, в течение которой были проведены гигантские работы. За это время в народное хозяйство (включая 1937 год) будет вложено свыше 120 миллиардов рублей — в два с половиной раза больше, чем в первой пятилетке. Страна использовала эти громадные средства недаром, ибо мы научились строить в больших масштабах. Возведено немало сооружений — таких, как метро, как канал Волга—Москва, которые являются нашей гордостью. Но все же по физическому об'ему построено меньше, чем было задано планом, и это произошло потому, что стоимость строительства за эти годы не только не была снижена, но даже несколько выросла. Медленные темпы строительства, кустарщина — вот что повело к удорожанию работ. И в этом повинны не только те, кто непосредственно строил. Большую вину несут и архитекторы, которые не сумели дать экономное и рациональное решение строительных задач, которые не сумели дать целесообразную, технически передовую и экономную компановку сооружений.

Кустарщина — это бич нашего строительства. Она сказывается в большом количестве ручного труда, в том, что еще далеко не сломлены антимеханизаторские тенденции на строительстве, что методы механизации строительного дела применяются у нас в далеко не достаточной доле. Темпы строительства недопустимо медленны, строительное дело несет на себе печать сезонности, лишь около половины работ осуществляется постоянно действующими строительными организациями, располагающими постоянными строительными кадрами.

В прошлом году ЦК партии и СНК СССР в решении об упорядочении строительного дела и удешевлении строительства потребовали коренного поворота от кустарщины и партизанщины к организации строительства на базе современной техники. Надо сказать, что в реализации этого решения сделаны только первые шаги. Это особенно важно подчеркнуть сегодня, когда страна находится на пороге осуществления еще более широких строительных задач третьего пятилетнего плана.

Третья пятилетка, несомненно, поставит перед армией строителей, перед архитекторами СССР еще более сложные и широкие по масштабу задания. Мы вошли в полосу мощного под'ема народного хозяйства, основой которого является замечательное стахановское движение, раскрывшее огромные возможности движения вперед. Несомненно, что в третьей пятилетке наша страна благодаря дальнейшему росту производительности труда, опирающемуся на широкое внедрение новой техники и овладение ею миллионами трудящихся, добьется новых успехов в укреплении независимости и обороноспособности СССР и осуществит грандиозные строительные задачи, которые прямо направлены для удовлетворения материальных и культурных запросов трудящихся. В третьей пятилетке перед нами стоят такие сложные строительные задачи, как сооружение третьей очереди московского метро, как стройка Дворца Советов, как сооружение новых крупных гидростанций, по своему об'ему и размаху превосходящих все, что мы до сих пор строили. При этом новые величественные сооружения сталинской эпохи должны быть осуществлены вместе с огромным по размаху массовым культурно-бытовым строительством, об'екты которого должны быть все более красивыми, удобными и долговечными и в то же время экономными и по проектированию, и по выполнению.

О намечающемся размахе массового, в значительной части типового, строительства дают представление следующие цифры. За годы второй пятилетки мы построим 30 млн кв. метров жилой площади. В третьей пятилетке страна, повидимому, удвоит размах жилищного строительства. За последние годы широко развернулось школьное строительство — мы построили только в городах 4 тыс. школ. В третьей пятилетке школьное строительство еще более увеличится. В больших масштабах возрастет строительство больниц, детсадов, детских яслей, родильных домов. Достаточно сказать, что для выполнения об'ема строительства, установленного декретом о запрещении абортов, число мест только в стационарных городских детских садах должно возрасти на 1.300 тыс. и в яслях — на 350 тыс. мест. И понятно, что если мы будем оставаться на нынешнем уровне строительной техники, на сегодняшнем уровне архитектурного проектирования, — столь огромных по масштабу задач мы надлежащим образом не решим.

Далее тов. Смирнов на ряде примеров (Днепрогэс и др.) показывает пути сочетания передовой техники индустриализированного строительства с наилучшим решением архитектурных задач.

Целесообразность, гармоничность, подчинение каждой детали общему замыслу — обязательные требования ко всякому сооружению. Надо покончить с гигантоманией. Монументальность не требует обязательного расползания стройки вширь и вверх. Всякому зданию—целесообразный и разумный об'ем! **(Аплодисменты).**

С расцветом социалистического земледелия в деревне начинается большой под'ем строительства. Пока архитекторы больше занимались проектировкой чаще всего заумных агрогородов. Нужно же дать колхозной деревне простые, красивые, прямо отвечающие своему назначению и экономные по разрешению типовые проекты жилых домов, клубов и других общественных построек.

Надо прививать вкус к архитектурно-строительной культуре и создавать для нее материальную базу во всех видах массового строительства. Именно здесь больше всего кустарщины и нерациональной траты средств и вместе с тем — огромные возможности внедрения стандартов и типов зданий и их элементов, повышающих качество стройки и снижающих ее стоимость.

Архитектурное творчество должно служить живому человеку, трудящемуся Советского Союза, тому самому ценному капиталу, о котором говорил товарищ Сталин. **(Аплодисменты).**

У нас есть все, чтобы решить грандиозные задачи третьей пятилетки. Мы уже располагаем новой техникой и будем увеличивать ее применение в строительстве. Мы располагаем выросшими кадрами. У нас есть самое ценное и главное — большевистское руководство партии Ленина—Сталина. **(Продолжительные аплодисменты).**

РЕЧЬ тов. В. А. ВЕСНИНА

(Москва)



После Октября ломка старых устоев не могла не захватить архитектурную среду. Архитекторам стало ясно, что работать дальше так, как работали, нельзя, надо искать новых путей, надо искать новой архитектуры, отвечающей запросам новой, строящейся жизни и требованиям нового класса, пришедшего к власти после Октября.

Часть архитекторов пошла по пути конструктивизма, как наиболее передового в то время течения на Западе. В этих исканиях новых путей были ошибки, было много ошибок, что совершенно неизбежно. Отсутствие правильной идеологической направленности породило внутри конструктивизма отдельные индивидуальные и групповые загибы в вопросах отношения к искусству, к культурному наследию прошлого и так далее.

Наша вина, вина братьев Весниных, заключается в том, что мы не все это поняли, что мы, если что поняли, то мало боролись, боролись келейно, боролись внутри своей организации, не выносили всех вопросов на широкое обсуждение.

Теперь, когда делаешь оценку этому периоду, для нас совершенно ясно, что со стоящими перед советской архитектурой задачами конструктивизм не справился. Сейчас конструктивизм—уже пройденный этап, который многому научил, ибо на ошибках мы учимся, который научил и на том положительном, что в нем имелось. Одну из положительных черт конструктивизма я хочу отметить.

Я не знаю ни одной из хороших, — я подчеркиваю—хороших,—работ в конструктивизме, в которой не стояла бы забота о новом советском человеке, о его нуждах, о его требованиях.

Конструктивизм — пройденный этап. Но нужно не голое отрицание, а научное диалектическое отрицание, то-есть сохранение и развитие полноценного и отброс отрицательного.

Сейчас перед нами попрежнему стоят полные творческого напряжения задачи, которые мы можем разрешить, только вооружившись методом, данным нам большевистской партией, — методом социалистического реализма.

Социалистический реализм дает нам не только метод, но он указывает пути дальнейшего развития нашей социалистической архитектуры, путь дальнейшего расцвета. В этом непрерывном движении вперед надо отмести в сторону всякие поползновения затормозить это движение, как бы эти тормозы ни назывались: реставраторство, эклектика, бездушный формализм, упрощенчество, упрощенческий конструктивизм и т. д.

Для того, чтобы справиться с теми грандиозными задачами, которые наша партия и страна поставили перед советскими архитекторами, мы должны полностью овладеть методом социалистического реализма, впитать в себя все культурное наследие прошлого. Мы должны овладеть большевизмом. Мы должны овладеть современной техникой. Мы должны понять сегодняшний день, понять реальность грандиозных задач третьей пятилетки.

Вдохновляемые блистательными победами на всех фронтах социалистического строительства, вдохновляемые геройскими подвигами и беззаветной преданностью наших советских героев, архитекторы создадут архитектуру настоящую, радостную, единую и вместе с тем многообразную, единую по своим социалистическим устремлениям, многообразную своим отражением национальных вкусов, — архитектуру, отражающую нашу вдохновенную творческую деятельность, архитектуру, достойную нашей великой эпохи, эпохи заботы о человеке, эпохи Сталинской Конституции. **(Аплодисменты).**

Большой этап в развитии советской архитектуры не получил достаточно правильного освещения в докладе тов. Н. Я. Колли. Критикуя конструктивизм, он не подошел к нему, как к большому общественному явлению, которое захватило в свое русло на протяжении длительного периода почти все творческие архитектурные силы страны.

Много ли у нас таких архитекторов, на которых конструктивизм не оказал бы никакого влияния? Я мог бы начать с наших уважаемых академиков. Алексей Викторович Щусев отдал дань конструктивизму, о чем свидетельствуют гостиница в Мацесте, здание Наркомзема и другие работы.

Академик Щуко вместе с архитектором Гельфрейхом в течение продолжительного времени находились под влиянием конструктивизма. Возьмите Ростовский театр и целую серию работ на закрытых конкурсах. Возьмите строящуюся Ленинскую библиотеку. Даже акад. Жолтовский изменил на сей раз Палладио **(смех)** и отдал дань конструктивизму и сделал вместе с арх. Кожиным всем хорошо известную электростанцию.

Нужно ли напоминать тов. Алабяну, в то время лидеру ВОПРА (Всесоюзное об'единение пролетарских архитекторов), о его работах в Ереване, тов. Мордвинову — идеологу ВОПРА — здание телеграфа в Харькове, Симбирцеву, Кучеряну, Мазманяну, которые на словах боролись с конструктивизмом, а в своей повседневной практике почти ничем не отличались от конструктивистов. **(Аплодисменты).**

Дань конструктивизму отдали почти все наши профессора: архитектор Чернышев, построивший Институт Ленина и Экспортхлеб, архитектор Бархин, построивший дом «Известий», тов. Иофан, построивший Дом правительства в Москве, санаторий в Барвихе.

Сюда же можно отнести целую плеяду наших популярных архитекторов из молодежи — Гольц, Буров, Власов, Кожин, Соболев, Парусников, Фридман и, наконец, сам докладчик — Колли. **(Аплодисменты).**

Я привел все эти известные вам имена и работы совсем не для того, чтобы в какой-нибудь мере переложить ответственность, хотя бы и моральную, на чужие плечи.

Об'яснять успех, если не всех, то отдельных принципов конструктивизма в тот период одной лишь модой нельзя. Это значит исторически неправильно осветить этот период и, следовательно, не дать возможности всем нам извлечь правильный урок из тех ошибок и из того положительного, что имелось в конструктивизме. **(Аплодисменты).**

РЕЧЬ тов. ХИГЕР

(Москва)



Что означает понятие социалистического реализма в архитектуре? Покажу это на ряде примеров.

Когда один из наших архитекторов предполагал сделать мартеновский цех Краматорского завода с античным порталом, это не являлось тем, что можно назвать социалистическим реализмом.

Возьмем один из проектов строительства дома Наркомтяжпрома на Красной площади. Мельников говорит: классика и модерн — это два архитектурных ключа. Мельников довольно последовательно поплевывал на культурное наследие прошлого. Когда смотришь на его здание, думаешь: откуда могли появиться такие двухгранные выступы, отделенные площадью в 70 метров глубины и связанные открытой лестницей, без всякого смысла поднимающейся на 100 метров вверх? Оказывается, Мельников решил передать векам один из инициалов своего имени, предложив сооружение в виде буквы «М». Больше того — формалистический проект Мельникова подавляет и уничтожает прекрасный вид и на Кремль, и на мавзолей Ленина, и на Красную площадь.

Значит ли, что социалистический реализм отрицает творческую фантазию, творческий взлет в проектируемых сооружениях? Конечно, нет, но реализм предполагает прежде всего, что сочинительский размах зодчего укладывается в рамки правдивости и технологической и планировочной целесообразности. А попытки подменить технологическую целесообразность были. Яркий пример в этом отношении дом Наркомлегпрома, спроектированный Корбюзье при участии Колли.

С другой стороны, мы можем взять из нашей практики примеры сугубо технических сооружений, в которых все же звучит настоящая новая архитектура. В частности я имею в виду один из узлов канала Волга—Москва—Яхромский шлюз, насосная станция, башня, шлюз № 3. Все это—производственные сооружения. Здесь не было применения эстетической выразительности, однако насосная станция Яхромы, которую проектировал Мовчан, является подлинно архитектурным произведением. То же можно сказать и о башнях управления узла. Башни просты и сильны, привлекают внимание. Когда же их увенчают скульптурными группами, они будут еще более выразительны.

Дальше я хочу, в порядке товарищеской критики, указать на последнюю работу тов. Колли — проект района Москвы на сельскохозяйственной выставке — проект с налетом архаики. Здесь всего понемногу, а специфика Москвы не отражена.

Нужно подчеркнуть еще один момент, о котором говорил А. В. Щусев: это—культура цвета. Мы должны итти по пути богатой, многокрасочной архитектуры, бодрой и жизнерадостной. К сожалению, очень часто в нашей практике бывает, что архитектор, идя в основном по правильному пути, допускает ошибку, уподобляясь французскому импрессионисту, изобразившему человека с ярко-зеленым носом только потому, что на него падали со всех сторон желтые и синие цвета. **(Аплодисменты).**



РЕЧЬ тов. СЕДОВА

(Дальне-Восточный край)

Мы приехали издалека на Всесоюзный с'езд архитекторов. Мы ожидаем получить здесь основные установки для нашей дальнейшей работы у себя на местах.

На Дальнем Востоке перед нами стоят колоссальные задачи. Жилищно-культурно-бытовое строительство будет расти на Дальнем Востоке с большой силой. Как же мы справимся с этой задачей?

Коллектив архитекторов у нас небольшой и распылен по различным организациям. Его нехватит для того, чтобы справиться с растущими запросами нашего края. Поэтому прошу при распределении творческих кадров учесть Дальний Восток.

Я бы просил еще мастеров архитектуры, академиков посетить наши места для того, чтобы с нами позаниматься, поработать и попутно изучить богатейший фольклор, народное творчество, которое представляет большой интерес.

Мы просим у вас помощи, ибо в большинстве случаев основной костяк наших архитекторов состоит из молодежи. Было время, когда мы набрасывались на всякие «измы», потом на классику, витали в облаках Греции и Рима и порой очень неудачно приземлялись.

Если нам помогут и в резолюции с'езда запишут пункт о создании на Дальнем Востоке курсов, хотя бы шестимесячных, по повышению квалификации архитекторов, это принесет нам большую пользу. Но при том условии, чтобы мастера архитектуры из центра поработали вместе с нами.

Нам, архитекторам Дальнего Востока, предоставляется большое полотно для работы. Страна доверила нам наш форпост на Дальнем Востоке, который должен быть не только крепким и сильным, но и красивым. Мы дерзаем — нам дано право дерзать. Но порой излишнее дерзание в проектировании плюс дерзания производственников приводят к скверным результатам.

У нас много планировочных работ. Растет юный город Комсомольск, растет еврейская область Биробиджан, растет Владивосток, растут другие города, которые приступили к оформлению своего генерального плана. Кадры нам очень нужны, и на это я обращаю внимание с'езда. **(Аплодисменты).**

РЕЧЬ тов. КУСАКОВА

(Москва)



Вопрос о правах и обязанностях архитектора в проектировании и на строительстве является одним из наиболее значительных и острых вопросов нашей практики. Непрерывно растет государственная роль архитектора, его ответственность за создание высокой строительной культуры, за индустриализацию, удешевление строительства.

Архитекторам пред'являются все большие и большие требования, а наша практическая работа все еще отстает. Происходит это в значительной мере потому, что в сознании архитектора и в сфере его взаимоотношений с заказчиками и строителями чрезвычайно сильны навыки бумажного проектирования. Далеко не каждый архитектор в полной мере осознал значение и ответственность всех этапов своей работы.

Об ответственности архитектора за смету говорили много, а по существу мы до сих пор не установили, за что же, собственно, отвечает архитектор. Смета является юридическим документом, окончательно устанавливающим стоимость здания, и за этот документ должен отвечать его составитель — архитектор. При чем надо ускорить разрешение вопроса об упрощении сметы, потому что в том виде, в каком на сегодня смета существует, она чрезвычайно тяжела.

Говоря о смете, мне хочется поднять еще один вопрос. Даже подробнейшим образом разработанный технический проект все-таки не может предвидеть всего. Поэтому при представлении сметы на особо сложные сооружения архитектору должно быть предоставлено право бронировать известный процент на неучтенные работы в зависимости от категории сооружения.

Центральный момент в положении о правах и обязанностях архитектора — это права и обязанности на стройке. Архитектор должен быть единственным представителем заказчика на стройке.

Я предлагаю выделить специальную комиссию для разработки положения о правах и обязанностях архитектора.

Речи печатаются по сокращенной стенограмме.

РЕЧЬ тов. КАСЬЯНОВА

(Харьков)



К вопросам строительства, архитектуры и планировки колхозного села архитекторы относятся с недопустимым равнодушием. Характерным примером такого положения является об'явленный в свое время конкурс Наркомзема на планировку села. Этот конкурс, не законченный до сих пор, практически не принес никакой пользы.

В селах идет огромная стройка. Только в одной Харьковской области в этом году построено до 200 сельских клубов. Эти клубы построены колхозниками самостоятельно, без помощи архитекторов. В Харьковской области есть районы, как, например, Лозовский, в котором построено за последний период до 300 жилых домов колхозников. Архитекторы в этом строительстве также никакого участия не принимали. Сельский клуб в селе Милорадове, например, строился по проекту и под руководством колхозника — режиссера местного драматического кружка.

Отсутствие квалифицированных архитекторов на селе приводит к очень многим ошибкам. Например, в том же селе Милорадове хозяйственный двор, т. е. конюшни и прочие хозяйственные помещения, находится в сельском парке. В селе Красноармейском конюшня находится рядом со школой, а ветеринарная лечебница — рядом с клубом.

Харьковские архитекторы пытались работать на селе. Года два назад мы поехали в села области с тем, чтобы помочь там в проектировании и планировке. Приехали, наговорили много хороших слов, а вернувшись назад в Харьков, забыли свои обещания.

В 1936 г. Харьковский областной комитет партии вместе с союзом архитекторов собрал первую конференцию по благоустройству села. Конференция прошла чрезвычайно хорошо. Была организована выставка, с'ехалось много народа из сел, было много интересных выступлений. Но вот конференция закрылась, делегаты раз'ехались, и после этого больше ничего сделано не было.

Сейчас харьковские архитекторы начинают развертывать работу по-новому. Прежде всего, мы включились в работу областной плановой комиссии по составлению плана 3-й пятилетки. Мы предполагаем сделать несколько проектов районных планировок, реконструкции районных центров и передовых сел и запланировали очень большие мероприятия по благоустройству и строительству самих сел.

Но этого, к сожалению, чрезвычайно мало. Работа архитекторов, занимающихся вопросами сельского строительства, остается в значительной степени кабинетной. Никто не обобщил нашего опыта. Я считаю, что с'езд должен вынести решение об организации такого научно-исследовательского и проектного учреждения, которое бы об'единило опыт архитекторов-колхозников, которое бы обеспечивало реальную, конкретную архитектурную помощь колхозному селу. Эта организация должна иметь передвижные конторы для того, чтобы проекты составлять на месте в селах, а не сидя в городе.

Товарищи старшие архитекторы, помогите нам, молодым, и сами включитесь в работу по колхозной архитектуре. Не забывайте, что на селе живет больше половины трудящихся нашего Союза и им нужно помочь создать хорошие жилища, общественные и хозяйственные здания. **(Аплодисменты).**

ВЧЕРА НА С'ЕЗДЕ

Вчера на утреннем заседании с'езда в прениях выступили представители архитектурной общественности Грузии, Армении, Северной Осетии, Чечено-Ингушетии, Дальнего Востока и городов Горького, Баку и Сталинграда.

В докладах и прениях на с'езде много говорилось о конструктивизме — распространенном в свое время течении в советской архитектуре. Тт. Алабян и Колли в своих докладах подчеркивали, что ряд архитекторов, в частности братья Веснины, не сумел еще и сегодня избавиться от старых, неправильных творческих установок.

Профессор Веснин в своем выступлении 20 июня признал, что конструктивизм не отвечает задачам, стоящим перед советской архитектурой, что эти задачи могут быть разрешены только методом социалистического реализма.

Однако профессор Веснин не вскрыл своих собственных ошибок, не развернул четкой критики конструктивизма. Перечислив фамилии видных мастеров, отдавших в свое время дань конструктивизму, оратор пытался как бы обосновать «законность» конструктивизма в прошлом.

Останавливаясь на выступлениях проф. Веснина и арх. Гинзбурга, арх. Мазманян (Армения) говорит:

— Оба они были видными конструктивистами, но, выступая здесь на с'езде, они не вскрыли своих ошибок, не дали четкого их анализа.

Далее в прениях высказались тт. Бесолов (Северная Осетия), Тимонин (Чечено-Ингушетия), Дедюхин (отдел проектирования Моссовета), Чечулин (Москва), Красносельский (Украина), Соболев (Москва), Иващенко (Сталинград), Аркин (Москва), Кузнецов (Москва), Мамедов (Баку), Бова (Грузия), Седов (Дальний Восток), Новиков (г. Горький).

Прения по первому пункту повестки дня закончены.

С'езд приветствовала делегация работников искусств, от имени которых выступала народная артистка СССР Блюменталь-Тамарина.

На вечернем заседании с заключительным словом по докладам о задачах советской архитектуры выступил тов. Алабян. Как указал тов. Алабян, прения на с'езде свидетельствуют, что в архитектурной среде не все со всей глубиной поняли серьезность задач, поставленных перед советской архитектурой. Не все еще отдали себе отчет, насколько серьезно стоит вопрос о перестройке архитектурной работы.

В частности далеко не самокритично подошли к своим работам В. А. Веснин и архитектор Гинзбург.

— Выступая на с'езде, В. А. Веснин дал неправильную оценку конструктивизму,—говорит тов. Алабян.—Он рассматривает появление этого архитектурного течения у нас как исторически-неизбежное. Вместо того, чтобы разобрать ошибки конструктивизма и тем самым помочь их преодолеть, В. А. Веснин пытался оправдать это течение и больше говорил о положительных сторонах его, нежели об отрицательных.

— Можем ли мы сказать, что лидеры и идеологи конструктивизма тт. Веснин и Гинзбург перестроились по-настоящему?—спрашивает архитектор Алабян. И отвечает: — Нет. И сегодня влияние конструктивизма в большой степени довлеет над ними.

Большую часть своего заключительного слова тов. Алабян посвятил задачам, стоящим перед советскими архитекторами в связи с планом третьей пятилетки, и вопросу об архитектуре национальных республик.

После выборов комиссии для выработки резолюции по докладам о задачах советской архитектуры с'езд перешел к следующему пункту повестки дня. Вторую половину вечернего заседания занял доклад проф. Чернышева о генеральном плане реконструкции Москвы и о планировке городов.

С'езд посетил секретарь МК и МГК ВКП(б) Н. С. Хрущев.

С'езд приветствовала делегация Метростроя.

На международные темы

Отставка правительства Блюма

В последнее время правые круги французской буржуазии повели атаку на правительство Блюма. Они пытались использовать финансовые затруднения правительства, которое стоит перед необходимостью найти в ближайшее время средства для покрытия государственного дефицита, достигшего 9 миллиардов франков. Французские финансовые круги прибегли к излюбленному ими средству давления на правительство — утечке золота и капиталов за границу. Французский банк, чтобы приостановить утечку золота, повысил свой учетный процент до 6. Однако воротилы банков и биржи, недовольные социальными реформами правительства Блюма, продолжали сеять финансовую панику и исподволь подготовляли новую девальвацию (обесценение) франка.

Правительство Блюма не пошло по этому пути. Оно обратилось к палате с предложением предоставить правительству на краткий срок чрезвычайные полномочия для проведения в жизнь ряда неотложных финансовых мероприятий, которые должны дать 5 миллиардов франков в 1937 г. и 4 миллиарда — в 1938 г. В числе этих мероприятий были намечены: повышение ставок прямых налогов, увеличение косвенных налогов, повышение железнодорожных и почтово-телеграфных тарифов, повышение цен на табачные изделия (во Франции существует государственная табачная монополия), повышение таможенных пошлин на некоторые товары, обязательство для акционерных обществ помещать известную часть своих капиталов в государственные процентные бумаги, контроль над спекулятивными операциями и т. п.

Французская компартия выступила с возражениями против многих из этих мероприятий, в частности против повышения косвенных налогов, железнодорожных и почтовых тарифов, указывая, что эти меры неизбежно ударят по широким трудящимся массам. Коммунистическая партия противопоставила этим мероприятиям финансовые требования, содержащиеся в программе народного фронта, а именно: демократическая реформа налоговой системы, повышение ставок подоходного налога, налога на наследство, обложение прибылей монополий, контроль над экспортом капиталов и т. д. Коммунистическая партия в своей декларации заявила, что если правительство будет проводить в жизнь финансовые мероприятия, намеченные программой народного фронта, то коммунисты готовы войти в состав правительства.

Когда вопрос о предоставлении правительству чрезвычайных полномочий был поставлен в палате депутатов, то коммунисты, выступив с декларацией о своей позиции, голосовали за предоставление этих полномочий правительству Блюма. Коммунисты поступили так потому, что кабинет Блюма при воздержании коммунистов от голосования неизбежно был бы свергнут правыми партиями палаты.

Правительство при голосовании в ночь с 15 на 16 июня получило большинство в 346 голосов против 247. При этом из 111 депутатов-радикалов, присутствовавших на заседании, 20 голосовало против правительства и 9 воздержалось. Кабинет Блюма получил, таким образом, от палаты свободу действий для срочного укрепления государственных финансов.

Тогда на борьбу с правительством Блюма выступил сенат. Он отказался одобрить финансовые мероприятия Блюма и подавляющим большинством в 238 голосов против 52 принял 19 июня законопроект финансовой комиссии сената, ограничивавший чрезвычайные полномочия правительства лишь областью борьбы со спекуляцией и налоговыми злоупотреблениями, то-есть фактически сводивший эти полномочия на-нет.

Вопрос вновь перешел на рассмотрение палаты, которая в тот же день, 19 июня, вторично постановила предоставить правительству требуемые им полномочия. Были сделаны попытки добиться соглашения между правительством и верхней палатой, но эти попытки потерпели неудачу в виду непримиримой по отношению к правительству позиции большинства сената. Правые группы сената, окрыленные взятием Бильбао и заключением соглашения 4-х держав о морском контроле, стремясь добиться изменения внешнеполитического курса французского правительства, решили свергнуть кабинет Блюма.

В ночь с 20 на 21 июня сенат отклонил большинством в 168 голосов против 96 компромиссный текст законопроекта, предложенный фракцией левых групп палаты, и вторично принял законопроект финансовой комиссии сената, тем самым отвергнув требования правительства. Кабинет Блюма вынужден был подать в отставку.

Поскольку правительство Блюма было свергнуто сенатом, президент республики поручил формирование нового кабинета сенатору-радикалу Шотану.

Правительство Блюма, просуществовавшее свыше 1 года, — срок очень значительный в парламентской истории Франции, — показало уже, что оно являлось правительством устойчивым, опиравшимся на поддержку партий народного фронта. Свержение кабинета Блюма сенатом не означает еще какой-либо трещины в народном фронте. Что народный фронт сохраняет все свое огромное политическое влияние, показывают хотя бы опубликованные 21 июня результаты муниципальных выборов в предместье Парижа Сен-Дени, где фашист Дорио, недавно снятый с должности мэра за злоупотребление муниципальными деньгами, был побит кандидатом народного фронта. Любопытно, что даже германские фашисты поняли значение провала их французского агента. «Поражение Дорио в Сен-Дени, — пишет берлинский «Ангрифф» (вечернее издание 21 июня), — показало, что народный фронт продолжает непоколебимо существовать».

Ни правительство Шотана, ни какое-либо другое правительство не сможет существовать сейчас во Франции без поддержки трех партий народного фронта — радикалов, социалистов и коммунистов, имеющих решающее большинство в палате. Итти же на конфликт с палатой, роспуск ее и назначение новых выборов вряд ли решится сейчас какое бы то ни было французское правительство. Надежды правых на откол партии радикалов, или значительной ее части, от народного фронта до сих пор оказывались построенными на песке.

Удастся ли Шотану сформировать кабинет, покажут ближайшие дни. Политический состав и программа нового правительства покажут также, какие изменения новый кабинет предполагает внести в политику, проводившуюся правительством Блюма, и в частности, какими мерами он собирается смягчить остроту финансового положения государства.

Б. МИХАЙЛОВ.

Кризис французского кабинета

ПАРИЖ, 21 июня. (ТАСС). Агентство Гавас сообщает, что сегодня ночью, в 2 часа 25 минут, правительство Блюма подало в отставку.

Президент Лебрен принял отставку Блюма и вызвал к себе на совещание председателя палаты Эррио и председателя сената Жаннена.

Лебрен вел также переговоры с министром без портфеля в правительстве Блюма, радикалом Шотаном. Президент поручил Шотану образовать новый кабинет. Шотан в принципе принял это предложение.

Отставке правительства Блюма предшествовало заседание сената, отклонившего большинством 168 голосов против 96 компромиссный текст законопроекта о чрезвычайных полномочиях правительства, предложенный делегацией левых групп палаты депутатов. Сенат снова принял текст законопроекта, выработанный финансовой комиссией сената.

Блюм сделал представителям печати следующее заявление:

«После продолжительных совещаний правительство решило уйти в отставку. Голосование в сенате не оставляло никаких надежд на то, что сенат согласится с проектом, выработанным делегацией левых групп палаты депутатов и являвшимся в глазах последней пределом примирительных усилий. Лишенные возможности принять все меры, которые мы считали необходимыми, мы подали в отставку.

Мы выражаем сердечную признательность большинству палаты и нашим друзьям в сенате, которые поддержали нашу деятельность последовательно и преданно. Мы обращаемся ко всем тем, кто группируется в народном фронте, с настойчивым призывом сохранить полное спокойствие и хладнокровие. Мы желаем, чтобы все наши друзья во Франции услышали нас и дали нам это новое доказательство доверия».

ПАРИЖ, 21 июня. (ТАСС). Внимание французских политических кругов концентрируется на переговорах о формировании правительства, которые велись сегодня виднейшими политическими деятелями с Камилем Шотаном. Пока-что новое правительство еще не образовано.

Преобладает мнение, что новый кабинет должен будет так же, как и вышедшее в отставку правительство Блюма, опираться в палате депутатов на большинство, состоящее из партий народного фронта. Однако, как известно, среди радикал-социалистов имеются сторонники создания однородного кабинета, составленного из радикал-социалистов. Сегодня вечером состоится совместное заседание радикал-социалистов, сенаторов и депутатов, от решения которого будут зависеть дальнейшие шаги Шотана и окончательное его согласие на образование правительства или отказ сформировать последнее.

Вечерняя печать публикует решение состоявшегося сегодня утром заседания Национального комитета народного фронта, в котором выражается сожаление, что правительство, поддерживаемое в палате столь массивным большинством, столкнулось с враждебностью со стороны сената. Национальный комитет народного фронта в своей резолюции «приветствует мероприятия, осуществленные в течение года правительством Блюма при поддержке большинства парламента в соответствии с пожеланиями народных масс. Национальный комитет народного фронта заявляет, что сейчас не может быть другой программы, другого большинства и другого правительства, чем то, которого желает большинство народа».

В вышедшем сегодня экстренном выпуске «Юманите» опубликовано обращение французской компартии, в котором указывается:

«В момент, когда народный фронт хотел в соответствии со своей программой принять меры против спекулянтов и действовать против утечки капиталов, представители реакции, избрав сенат в качестве поля действий, пустили в ход все, чтобы сломить правительство народного фронта».

Далее в обращении указывается, что народный фронт должен остаться единым в стране и в парламенте. Обращение заканчивается следующими словами:

«За единство народного фронта для того, чтобы обеспечить защиту демократии и мира! Сильный своим единством, народ Франции потребует, чтобы правительство завтрашнего дня было правительством народного фронта».

На фронтах в Испании

По сообщениям ТАСС и корреспондентов «Правды» за 21 июня

СЕВЕРНЫЙ ФРОНТ

Арьергардные отряды республиканцев оставили Бильбао лишь поздно ночью 19 июня, продержавшись в городе до последней возможности. Войска интервентов и мятежников почти не пытаются продвигаться на запад от Бильбао, так как они обессилены понесенными ими в последних боях тяжелыми потерями.

Основные силы баскских войск закрепились в районе рудников между горами Сан Хулиан де Мускес и Эреса к западу от Бильбао. Отдельные группы республиканцев оказывают сопротивление мятежникам также в районе заводов в Баракальдо (к северо-западу от Бильбао).

Новая линия фронта намечается вдоль железной дороги, ведущей от Триана до Сан Хулиан де Мускес. Горы в этом районе не очень высоки, но подступы к ним весьма трудны.

Международная печать констатирует, что занятие Бильбао войсками фашистских интервентов не вносит существенных изменений в положение на северном фронте. Лондонская «Таймс» пишет: «Падение Бильбао не имеет решающего значения и отнюдь не означает прекращения борьбы на бискайском фронте, где баски и астурийцы сражаются бок о бок, защищая Сантандер и Хихон».

ЦЕНТРАЛЬНЫЙ ФРОНТ

На различных участках центрального фронта происходила ружейная и пулеметная перестрелка. К югу от реки Тахо мятежники пытались предпринять атаку, но были отбиты республиканцами, нанесшими им серьезные потери.

АРАГОНСКИЙ ФРОНТ

20 июня во второй половине дня войска мятежников, поддержанные тремя танками, атаковали позиции республиканцев в районе Уэски. Атака противника была отбита республиканскими войсками. Республиканская артиллерия успешно обстреляла пороховой склад в Уэске.

На различных участках фронта происходит артиллерийская и ружейная перестрелка.

ЮЖНЫЙ ФРОНТ

В секторе Пособланко мятежники пытались атаковать республиканские позиции в Вильярта. Республиканцы отбросили противника.

Бои на северном фронте

В течение ряда последних дней итало-германские интервенты и мятежники продолжали яростные атаки на Бильбао. В период с 11 до 16 июня они сосредоточивали свои главные усилия к северо-западу от Бильбао. При подавляющем превосходстве в авиации и артиллерии им удалось прорвать там линию укреплений республиканцев и подойти к восточному берегу реки Нервион.



Встретив упорное сопротивление к северу от Бильбао и натолкнувшись здесь на крупную водную преграду, какой является устье реки Нервион, а также не имея сколько-нибудь значительного успеха на восточных подступах к городу, интервенты и мятежники с 18 июня перенесли главные усилия к югу от Бильбао. После продолжительной артиллерийской подготовки и налетов бомбардировочной авиации как на позиции республиканцев, так и на город, они перешли в наступление крупными силами из района Арригориага и Сольо. В этот день им удалось потеснить отсюда на запад республиканские части и этим поставить в невыгодное оперативное положение республиканские войска, оборонявшиеся на правом фланге, южнее Сольо. Решением республиканского командования правофланговые части республиканцев были отведены на запад и заняли новый оборонительный рубеж на высотах к западу от шоссе Бильбао—Амуррио.

19 июня интервенты и мятежники продолжали свои атаки в направлении от Арригориага и Сольо. Им удалось захватить несколько высот к юго-западу от Бильбао и взять под обстрел шоссе, идущее от Бильбао на запад. Одновременно интервенты и мятежники предприняли сильные атаки и на участке Льодио. Таким образом, 19 июня республиканские войска в Бильбао оказались в условиях полуокружения: на северо-западе интервенты и мятежники подошли к реке Нервион, на юго-западе они угрожали перерезать шоссе, идущее из Бильбао. Сильный нажим фашистов продолжался также и с востока, где уже велись упорные бои за мосты на реке Нервион, непосредственно на окраинах западной части города.

Дальнейшая оборона Бильбао являлась нецелесообразной. Перед республиканским командованием встала задача сохранения живой силы своей армии для продолжения дальнейшей борьбы. До конца дня 19 июня республиканскими войсками велись бои с целью выигрыша времени, необходимого для выполнения плана эвакуации. За день из города было вывезено все ценное имущество и были эвакуированы государственные учреждения. По железной дороге было отправлено на запад более двадцати поездов с имуществом. Обеспечивая планомерность эвакуации и отхода главных сил республиканских войск, арьергардные отряды продолжали вести упорные бои, организуя на некоторых участках сильные заграждения с целью помешать продвижению противника. Несмотря на непрекращавшиеся налеты бомбардировочной и истребительной авиации интервентов, эвакуация и отход войск происходили в полном порядке.

Наконец, к концу дня 19 июня Бильбао был оставлен республиканскими войсками.

Как и при отходе из Малаги, вслед за отходящими республиканскими войсками покинули Бильбао около 150 тыс. местных жителей, не желая подвергаться расправе фашистов.

Занятие фашистами Бильбао далеко не решает исхода войны и даже не отразится решающим образом на положении северного фронта республиканцев. Сомнительно, чтобы интервенты и мятежники смогли продолжать свое дальнейшее наступление после столь длительных и напряженных боев, в ходе которых они понесли огромные потери.

Всему миру известно, что основными силами, участвовавшими в наступлении на Бильбао, были войска итало-германских интервентов. Бильбао взят экспедиционными войсками итальянского империализма, действовавшими при поддержке германской авиации и артиллерии. Интервентам удалось на этом участке войны достигнуть подавляющего численного превосходства в военной технике. Наступление на этом участке велось силами 45—50 тыс. человек пехоты, среди которой значительную часть составляли итальянские экспедиционные войска, до 150 самолетов, 150 орудий и до 100 танков.

Условия местности к западу от Бильбао дают ряд выгодных естественных рубежей, удобных для организации обороны. Кроме того, у республиканцев значительно сократится протяжение фронта, что облегчит им построение более плотных боевых порядков и создание резервов. Республиканские войска всего севера, в том числе из провинции Сантандер и из Астурии, противопоставят интервентам свои окрепшие силы. Сохранив свою живую силу и получив большой боевой опыт, республиканские войска северного фронта будут способны перейти от оборонительных к наступательным боям.

М. АЛЕКСАНДРОВ.

ПОЕЗДКА НЕЙРАТА В ЛОНДОН ОТЛОЖЕНА

БЕРЛИН, 21 июня. (**Соб. корр. «Правды»**). Как известно, германский министр иностранных дел Нейрат должен был по приглашению английского правительства прибыть 23 июня в Лондон для всесторонних политических переговоров. Сейчас опубликовано сообщение, что поездка Нейрата отложена на неопределенное время. Сообщение гласит:

«Поскольку обстановка, создавшаяся в результате нападения испанских красных на германские военные корабли, не допускает отлучки министра иностранных дел из Берлина, английскому послу в Берлине было сообщено, что предполагавшийся визит Нейрата в Лондон отложен».

А. Климов.

* * *

ЛОНДОН, 21 июня. (**Соб. корр. «Правды»**). Демонстративная отсрочка германским правительством визита Нейрата в Лондон накануне ожидавшегося начала англо-германских переговоров произвела в Лондоне плохое впечатление.

По сведениям из осведомленных кругов, отсрочка визита Нейрата вызвана многими причинами. Прежде всего она об'ясняется желанием германского правительства оказать давление на руководящие круги Великобритании, чтобы заставить принять требование Германии относительно совместного выступления четырех держав против Испанской республики.

На состоявшемся сегодня под председательством Идена в помещении палаты общин совещании представителей четырех держав Риббентроп потребовал совместной демонстрации флотов этих стран против крупных морских портов Испанской республики в ответ на «нападение», совершенное якобы на германский крейсер «Лейпциг» республиканскими подводными лодками. Это требование было поддержано, однако, только Италией. Так как представители Франции и Англии возражали, то совещание после многочасовой дискуссии не пришло к какому-либо соглашению и было снова отложено до 9 часов вечера. Тем временем вопрос о германских требованиях был обсужден на заседании английского кабинета.

Сообщают, что Иден предложил Риббентропу компромисс: все четыре державы обратятся к испанскому правительству с «категорическим предостережением». В этом компромиссном предложении содержалась крупная уступка германским требованиям, поскольку Англия заявляла, что готова принять как факт провокационный вымысел о нападении каких-то подводных лодок на «Лейпциг». Но эта уступка не удовлетворила Риббентропа.

Германское правительство считает, что после взятия Бильбао создалась благоприятная обстановка для расширения интервенции в Испании.

И. Ермашев.

Самолеты Северной экспедиции прилетели в Архангельск

АРХАНГЕЛЬСК, 21 июня. (**Спец. корр. «Правды»**). Подготовка к перелету Амдерма — Архангельск была закончена 19 июня. Остановка была только за погодой. Сегодня было решено: лететь!

Старт из Амдермы был необычайно легким и приятным. Поставленные на колеса самолеты взлетели легко и быстро.

Мы летели через Югорский Шар и южную часть Баренцова моря к Печорской губе, оттуда по побережью — к Чешской губе, затем на Мезень и Архангельск. На трассе была отличная погода.

Через 6 часов впереди показался Архангельск. Пройдя над городом, самолеты нашли аэродром, устроенный на Княжеском острове, и пошли на посадку.

Л. Бронтман.

* * *

Каждый час тов. Шмидт информировал Москву о движении самолетов. В 14 часов 17 минут сотрудник «Правды» через радиоцентр Главсевморпути связался по радиотелефону с флагманским кораблем экспедиции. К аппарату подошел О. Ю. Шмидт.

Передаем запись разговора:

Москва. Как идет ваш полет?

Шмидт. Мы находимся в полете уже около трех часов, сейчас пролетаем над тундрой. Летим все время на высоте 1.000—2.000 метров. Возле реки Печоры шли на высоте 1.300 метров и попали в полосу дождя.

Москва. Где сейчас находятся остальные самолеты?

Шмидт. Все возле нас. Справа и немного сзади летят Молоков и Алексеев, недалеко слева — Головин.

Москва. Когда думаете быть в Москве?

Шмидт. Мы летим медленней, чем предполагали. Нашему движению мешает сильный встречный ветер. В Архангельск надеемся прилететь сегодня в 6—7 часов вечера. Труднее сказать, когда будем в Москве. Это зависит не от нас, а от погоды. Надеемся в Архангельске не засиживаться.

Москва. Где сейчас находится «Садко»?

Шмидт. «Садко» мы направили на Землю Франца-Иосифа. Он повез бензин Мазуруку. Мазуруку надо совершить несколько полетов в глубь Арктики, а запасы бензина на Рудольфе почти иссякли.

Москва. Спасибо за беседу. До скорой встречи в Москве!

Шмидт. Да, до скорой встречи в Москве. Мы радуемся, что с каждой новой сотней километров приближаемся к любимой столице. Привет Москве, привет «Правде», привет ее читателям!

* * *

АРХАНГЕЛЬСК, 21 июня. (**Спец. корр. «Правды»**). Город приукрасился к встрече самолетов Северной экспедиции. С раннего утра к Княжескому острову плыли по Северной Двине пароходы, яхты, моторные и гребные лодки и катеры. Трудящиеся города ехали встречать участников героической экспедиции на Северный полюс.

В 6 часов 15 минут первым на аэродром садится воздушный корабль Водопьянова. За ним — самолеты Молокова, Алексеева и Головина. Под гром аплодисментов и торжественные звуки оркестра О. Ю. Шмидт, командиры самолетов и остальные участники экспедиции направляются к трибуне.

Здесь состоялся короткий митинг, который транслировался по радио по всей стране. Выступали: тов. Шмидт, секретарь областного комитета ВКП(б) тов. Конторин и другие.

После встречи на аэродроме все уселись на пароходы и катеры и направились в город, где вечером состоялся торжественный митинг. Затем все участники экспедиции отправились отдыхать на дачу областного исполнительного комитета.

Экспедиция предполагает пробыть в Архангельске 2—3 дня. Затем будет дан старт на Москву.

С. Богород.

На партийных с'ездах и конференциях

МИНСК

Закрылся XVI с'езд большевиков Белоруссии.

С'езд послал приветствие товарищу Сталину.

Состоявшийся Пленум ЦК КП(б)Б избрал тайным голосованием бюро ЦК КП(б)Б в составе 11 членов и 7 кандидатов и секретарей ЦК. Первым секретарем ЦК КП(б)Б избран тов. Шарангович, вторым секретарем — тов. Денискевич.

ОРЕНБУРГ

Закончила свою работу вторая областная партийная конференция.

Конференция послала приветствие товарищу Сталину.

Состоявшийся пленум обкома тайным голосованием избрал первым секретарем обкома тов. Горкина, вторым секретарем — тов. Митрофанова.

СВЕРДЛОВСК

Закрылась свердловская областная партконференция.

Состоялся пленум Свердловского обкома. Тайным голосованием пленум избрал первым секретарем обкома тов. Столяра, вторым — тов. Аболяева.

Пленум ЦК МОПР

Вчера начал работу VI пленум ЦК МОПР СССР.

С докладом об очередных задачах МОПР Советского Союза выступила тов. Стасова.

С большим под'емом пленум принял приветствия революционному испанскому народу и Героям Советского Союза — товарищам Чкалову, Байдукову и Белякову, совершившим беспримерный перелет Москва — Северный полюс — Северная Америка. (ТАСС).

ГЛУБИНА ОКЕАНА У ДРЕЙФУЮЩЕЙ ЗИМОВКИ — 4.374 МЕТРА

ОСТРОВ РУДОЛЬФА, 21 июня. (**Радио**). Зимовщики дрейфующей станции «Северный полюс» проводят вторую глубоководную гидрологическую станцию. Глубина Северного Ледовитого океана оказалась на этот раз равной 4.374 метрам. В том месте, где дрейфующая льдина находилась 7 июня и где была проведена первая глубоководная станция, глубина океана была несколько меньшей — 4.290 метров.

Начальник зимовки на острове Рудольфа ЛИБИН.

* * *

Вчера, в 7 часов утра, дрейфующая станция «Северный полюс» находилась на 88 град. 47 мин. северной широты и 10 град. западной долготы. Над полюсом была облачность. Облака шли на высоте 2.000 метров. Видимость — от 4 до 10 километров. Дул северо-восточный ветер силой в 3 балла. Термометр показывал минус два градуса.

К семи часам вечера координаты дрейфующей зимовки оставались прежними. (ТАСС).

В ПРОКУРАТУРЕ СОЮЗА ССР

Промбанк представил в Совет Народных Комиссаров СССР материалы о незаконном использовании на местные нужды средств, отпущенных государством на строительство котонинной фабрики Наркомлегпрома СССР в Нижне-Ломовском районе, Куйбышевской области.

Совнарком СССР поручил прокурору СССР произвести по этому делу расследование и привлечь виновных в незаконном использовании средств к судебной ответственности.

Расследование производится в срочном порядке и будет закончено в ближайшие дни.

Министр иностранных дел Латвии г. Мунтерс выехал в Ленинград

Вчера вечером министр иностранных дел Латвийской республики г-н Мунтерс осматривал Центральный парк культуры и отдыха имени М. Горького и присутствовал на репетиции балета «Бахчисарайский фонтан» в Зеленом театре ЦПК и О.

Вечером министр выехал «Красной стрелой» в Ленинград. На Октябрьском вокзале его провожали: народный комиссар иностранных дел СССР тов. М. М. Литвинов, заместитель наркома тов. В. П. Потемкин, и. о. зав. первым западным отделом тов. Фехнер, посланники в СССР: Латвии — г-н Коциньш, Литвы — г-н Балтрушайтис, Эстонии — г-н Траксмаа, а также члены латвийской, литовской и эстонской миссий. (ТАСС).

ВЫПУСК БРОШЮРЫ «РАЗВЕДКА И КОНТРРАЗВЕДКА»

Огиз выпускает отдельной брошюрой текст опубликованной в «Правде» книги Р. Роуан «Разведка и контрразведка».

Брошюра выходит тиражом в 200 тыс. экземпляров.

ХРОНИКА

Сегодня в Государственной Третьяковской галлерее открывается выставка картин выдающегося русского живописца, критика и общественного деятеля XIX века И. Н. Крамского. Выставка организована Всесоюзным Комитетом по делам искусств в связи с 100-летием со дня рождения художника.

* * *

Вчера в Москве закончена передвижка 5-этажного жилого дома, расположенного на углу Садовнической и Нижне-Красно-холмской улиц. Правая сторона здания передвинута в глубь двора на 53 метра 19 сантиметров, левая — на 33 метра 72 сантиметра, как и предполагалось по плану. Вчера вечером дом уже стоял на новом месте на заранее приготовленном для него фундаменте. Передвижка дома продолжалась 4 суток и 7 часов.

ПРОИСШЕСТВИЯ

Пожар. 20 июня в Чернигове на предприятиях артели «Деревообробняк» произошел крупный пожар. Сгорели лесопильный завод, полировочный цех, лесные склады и сушилка. По предварительным подсчетам, убытки превышают 300 тысяч рублей. Незадолго до пожара в артели были выявлены крупные злоупотребления. Во время пожара противопожарная охрана была найдена в состоянии крайней запущенности. В течение 45 минут водопроводная магистраль была совершенно лишена воды. Ведется следствие.

МЕТАЛЛ ЗА 19 ИЮНЯ

(в тыс. тонн).

	План.	Выпуск.	% плана.
ЧУГУН	44,3	39,4	88,9
СТАЛЬ	56,3	48,0	85,3
ПРОКАТ	43,0	36,2	84,2

УГОЛЬ ЗА 19 ИЮНЯ

(в тыс. тонн).

	План.	Добыто.	% плана.
ПО СОЮЗУ	399,5	337,1	84,4
ПО ДОНБАССУ	234,2	207,7	88,7

ВЫПУСК АВТОМАШИН ЗА 20 ИЮНЯ

	План в штуках	Выпущено	% плана
Автомашин грузовых (ЗИС)	219	170	77,6
Автомашин легковых (ЗИС)	16	3	18,7
Автомашин грузовых (ГАЗ)	433	397	91,7
Легковые «М-1»	74	65	87,8

РАБОТА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

20 июня на железных дорогах Союза погружено 98.293 вагона — 103,5 проц. плана, выгружено 98.133 вагона — 101,4 проц. плана.

АДРЕС РЕДАКЦИИ и ИЗДАТЕЛЬСТВА: Москва, 40, Ленинградское шоссе, улица «Правды», д. 24. ТЕЛЕФОНЫ ОТДЕЛОВ РЕДАКЦИИ: Справочного бюро — Д 3-10-60; Партийного — Д 3-10-86; Сов. строительства — Д 3-11-12; Военного — Д 3-32-67; Сельскохозяйственного — Д 3-10-88; Промышленности и транспорта — Д 3-11-04; Торгово-финансового — Д 3-10-84; Иностранного — Д 3-11-09; Информации — Д 3-15-80; Писем — Д 3-15-60 и Д 3-32-71; Обзоров печати — Д 3-30-72; Школы, науки и быта — Д 3-11-13; Искусства — Д 3-11-08; Местной сети — Д 3-16-47; Фельетонов — Д 3-33-65; Критики и библиографии — Д 3-11-07; Иллюстрационного — Д 3-33-85; Секретариата редакции — Д 3-15-84. Отдел об'явлений — Д 3-30-12. О недоставке газеты в срок сообщать по телефонам: Д 3-30-61 или Д 3-32-44.

Уполномоченный Главлита № В—29874. Типография газеты «Правда» имени Сталина. Изд. № 453.